

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

LA SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades constitucionales, legales y en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, la ley 1702 de 2013, la Ley 2050 de 2020, el Decreto Unico Reglamentario 1079 de 2015, el Decreto 2409 de 2018 y las demás normas concordantes y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 2º de la Constitución Política dispuso que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que el artículo 24 de la Constitución Política estableció que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, siempre sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes para garantía de la seguridad de los habitantes y preservación de un ambiente sano.

Que el artículo 365 de la Constitución Política y el literal b del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establecen que le corresponde al Estado ejercer las funciones de planeación, regulación, control y vigilancia del servicio público de transporte y de las actividades a él vinculadas para asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional del servicio público de transporte, por lo cual están sometidos al régimen jurídico que fije la ley y podrá ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares.

Que el artículo 3, parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002, dispuso que determinadas funciones de tránsito pueden asignarse, mediante delegación o convenio, para su realización, a entidades públicas o privadas, las que asumen una responsabilidad en calidad de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que el parágrafo 3 de la misma norma legal dispuso que la Superintendencia de Transporte tiene la función de vigilar y controlar a las autoridades, los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que, el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, establece como principios rectores del tránsito terrestre a nivel nacional "la seguridad de los usuarios, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización", preceptos conforme a los cuales deben desarrollarse las actividades a cargo de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que, en aras de dar mayor claridad sobre los Centros de Diagnóstico Automotor, el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, define a estos como el "Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales".

Que el artículo 28 de la Ley 769 de 2002 (modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010) y el artículo 51 de la misma ley, determinan que, para transitar por el Territorio Nacional, un vehículo debe garantizar un perfecto funcionamiento de sus sistemas de frenos, dirección, suspensión, señales visuales y audibles, escape de gases, estado adecuado de llantas, vidrios y espejos, y cumplir con las normas de emisiones contaminantes, constituyendo estos los fundamentos legales del esquema de inspección vehicular en Colombia.

Que, el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 111 del Decreto Ley 2106 de 2019 y el artículo 2 de la Ley 2050 de 2020, establece que la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en Centros de Diagnóstico Automotor legalmente constituidos y registrados ante el RUNT, y que los resultados serán consignados en un documento uniforme (Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes) entregado de manera virtual y consultable en el RUNT, siendo un documento público cuya no tenencia vigente conlleva sanciones.

Que, el artículo 54 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 14 de la Ley 1383 de 2010, dispone que los Centros de Diagnóstico Automotor llevarán un registro computarizado de los resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de cada vehículo, incluso de los que no la aprueben.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que, las condiciones para obtener el registro en el RUNT de los CDA fueron reglamentadas en el Capítulo II de la Resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020 del Ministerio de Transporte, compilada en la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito, No. 20223040045295 de 2022.

Ahora bien, la función de vigilancia, inspección y control tiene como propósito establecer el orden en las actividades del sector transporte, incluyendo aquellas relacionadas con el apoyo al tránsito. Esta labor busca mejorar los mecanismos de supervisión y control mediante el uso de medios tecnológicos que faciliten su desarrollo.

Que, mediante el Decreto 2409 de 2018, por el cual se modificó y renovó la estructura de la Superintendencia de Transporte, se estableció la necesidad de modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control. Asimismo, se asignó a la Superintendencia la función de dirigir, supervisar y coordinar el desarrollo de estas actividades, velando por el cumplimiento de las normas relacionadas con la adecuada prestación del servicio público de transporte, la operación portuaria, las concesiones e infraestructura, los servicios conexos y la protección de los usuarios del sector transporte.

Que existen razones suficientes por las cuales, ante situaciones que pueden constituir un riesgo para la prestación de los servicios de los organismos de apoyo al tránsito, la Superintendencia de Transporte puede adoptar medidas que le permitan actuar preventiva y correctivamente, con base en las normativas que rigen estas actividades, para minimizar el riesgo o impacto de las conductas que atentan contra el interés general y los derechos de todos los actores del sistema de transporte.

Que, el ejercicio de tales atribuciones públicas por parte del Estado procura el mantenimiento del orden y la legalidad en las actividades que se desarrollan en el sector transporte, incluidas aquellas que realizan los organismos de apoyo al tránsito, para lo cual resulta oportuna la adaptación y uso de los avances tecnológicos y científicos que posibilitan el fortalecimiento de las capacidades institucionales de supervisión.

Que, a través del Decreto 2409 de 2018, el Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, facultó a la Superintendencia de Transporte para ejercer las funciones de vigilancia, inspección y control de la debida prestación del servicio de transporte, servicios conexos y la protección de los usuarios del sector.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que, la Superintendencia de Transporte, en el marco de las funciones de que tratan los numerales 2 y 15 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018, puede adoptar las políticas, metodologías y procedimientos y expedir los reglamentos, manuales e instructivos que sean necesarios para ejercer la vigilancia, inspección y control.

Que, asimismo, el numeral 6 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 15 párrafo 4 de la Constitución Política, dispone que la Superintendencia de Transporte está facultada para solicitar a las autoridades y particulares el suministro y entrega de documentos públicos, privados, reservados, garantizando la cadena de custodia, y cualquier otra información que se requiera para el correcto ejercicio de sus funciones.

Que, en el marco de tales funciones, es deber de la Superintendencia verificar el cumplimiento de las condiciones, requisitos y procedimientos establecidos en las normas legales y reglamentarias expedidas por el Congreso de la República, el Ministerio de Transporte y la misma Superintendencia.

Que, para tales menesteres, la Superintendencia ha enfocado sus esfuerzos en la implementación de mecanismos que promuevan el cumplimiento de su misión, desarrollando estrategias enfocadas en una supervisión preventiva, que no solamente reactiva, y que propenda, además de hacer seguimiento a la prestación del servicio público de transporte, su infraestructura y los servicios complementarios, por la protección de los derechos de los usuarios del sector.

Que, desde el año 2018, la Superintendencia ha venido en un proceso de renovación con el propósito de tener una mayor capacidad técnica y tecnológica para fortalecer la función de vigilancia preventiva e implementar estrategias encaminadas a la protección de los usuarios del sector, con el fin de incrementar su confianza en la prestación de los diferentes servicios que en este confluyen.

Que, el Congreso de la República, con la aprobación de la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se aprobó el "Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014", definió la Seguridad Vial como una política de Estado, razón que lo llevó a otorgarle a la Superintendencia de Transporte, como una de las estrategias orientadas a lograr el fortalecimiento de las capacidades de la administración, una facultad para expedir la reglamentación referente a las características técnicas mínimas que debían tener los sistemas de seguridad documental que debían implementarse por parte de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que, para la época, los servicios ofertados por los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito eran señalados y vistos con desconfianza, dado el auge de conductas reprochables que se enquistaron en la actividad, con las que se vulneraban sistemáticamente las disposiciones reglamentarias vigentes. Esta situación despertó el interés del Estado por crear mecanismos que permitieran a la Administración intervenir en la actividad de estos entes, de tal manera que se pudiera dotar a la Superintendencia de los instrumentos necesarios para ejercer su función de control.

Que, consecuentemente, en uso de la atribución legal conferida y en la búsqueda de crear un mecanismo de seguridad documental que permitiera ejercer la función de vigilancia preventiva y reactiva con mayor eficiencia y eficacia, con miras a impactar positivamente los servicios ofrecidos por los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, tanto en transparencia como en calidad, la Superintendencia de Transporte advirtió la necesidad de disponer de herramientas que le permitieran capturar y acceder a información precisa sobre los procedimientos que se adelantan al interior de estos sujetos, en desarrollo de su actividad, pues sólo a partir de datos verídicos de la operación era posible determinar si la expedición de los certificados que estos expiden se ajustaba y honraba las obligaciones y exigencias previstas en las normas vigentes.

Que, para tal propósito, la Superintendencia de Transporte reglamentó las características y componentes de un sistema de control, soportado en las tecnologías de la información, que ocupaba la instalación de un conjunto de dispositivos de hardware y soluciones de software que le permitieran lograr en primera medida un enteramiento, con información precisa y detallada, de la operación al interior de los organismos de apoyo, en las distintas fases de la prestación de sus servicios.

A este sistema se denominó Sistema de Control y Vigilancia y con su creación se establecieron parámetros técnicos para lograr una manera eficiente y eficaz de vigilar y ejercer control.

Que, además de ofrecer una vista continua de la operación de los organismos de apoyo que permite verificar que el proceso de certificación a su cargo se realiza de conformidad con lo dictado por las normas del caso, el Sistema se pensó como un mecanismo seguro de almacenamiento y transmisión de dicha información, de tal manera que no pudiera ser alterada por parte de los vigilados.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que, en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden a la Superintendencia de Transporte, el Sistema de Control y Vigilancia constituye una herramienta tecnológica esencial para el cumplimiento de un fin público, consistente en la supervisión de los organismos de apoyo al tránsito y de los usuarios. Por lo tanto, toda la información que se capta, registra, procesa, almacena y transmite a través del SICOV, incluyendo datos personales y sensibles, se genera y recauda en virtud y para el ejercicio de esta función pública delegada al Estado. En consecuencia, la propiedad, el control y la disposición final de dicha información residen de manera exclusiva en la Superintendencia de Transporte, independientemente de quién opere o administre tecnológicamente el sistema. La facultad de los operadores homologados sobre dicha información se limita a su administración y custodia bajo las directrices y requerimientos de la Superintendencia, garantizando su integridad, confidencialidad, disponibilidad y trazabilidad. Cualquier interrupción, retención indebida o disposición no autorizada de la información esencial para la continuidad de la función de vigilancia y control acarreará las consecuencias legales pertinentes.

Que, en ese contexto fueron definidas y reglamentadas las características principales y componentes generales del Sistema de Control y Vigilancia para la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes y el funcionamiento de los Centros de Diagnóstico Automotor a través de la Resolución 9304 del 24 de diciembre de 2012, donde se reglamentaron las medidas tecnológicas que deben implementar los Centros de Diagnóstico Automotor, y posteriormente la Resolución 013830 del 23 de septiembre de 2014, por la cual se expidió el Anexo técnico para la implementación del Sistema de Control y Vigilancia para CDA.

Que, a través las Resoluciones 6427 y 6428 del 19 de febrero de 2016, la Superintendencia de Transporte autorizó, luego de haber corroborado el cumplimiento de las condiciones exigidas en los antedichos actos administrativos, a *INDRA SISTEMAS S.A.* y a *COMPAÑÍA INTERNACIONAL DE INTEGRACIÓN S.A.*, respectivamente, como operadores autorizados del Sistema de Control y Vigilancia para CDA.

Que, el establecimiento del SICOV para CDA, que entró en funcionamiento a mediados de 2016, vino a remediar graves problemas de fraude como la no presentación de los vehículos a los centros de inspección y la expedición de certificados sin la realización efectiva de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que, no obstante, a pesar de este salto cualitativo importante, la Superintendencia de Transporte ha identificado que el SICOV puede y debe permitir aprovechar más plenamente sus bondades como un sistema de vigilancia en línea capaz de actuar preventivamente en la detección y control de eventos de fraude por parte de los Centros de Diagnóstico Automotor.

Que, en la actualidad se han identificado vulnerabilidades en la transmisión y consolidación de resultados de las pruebas de RTMyEC, dado que el SICOV de la Superintendencia no cuenta con la capacidad para llevar control y trazabilidad absoluta de los datos.

Que, actualmente, no existe un mecanismo implementado de validación de identidad del personal inspector, afectando la confianza en el proceso estos realizan. Por lo tanto, se hace indispensable la implementación de mecanismos robustos de autenticación de personas y de detección de alteraciones vehiculares para garantizar la plena identidad y trazabilidad en cada etapa de la revisión.

Que, la Ley 2050 de 2020, en su artículo 22, modificó el esquema de provisión de los Sistemas de Control y Vigilancia, al establecer que la Superintendencia de Transporte debe realizar, para el ejercicio de sus funciones, directamente o indirectamente a través de dicho Sistema, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios. Para tal fin, la mencionada ley ordenó a la Superintendencia adjudicar, bajo las disposiciones del régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas.

Que, en virtud del principio de legalidad, que rige la actividad administrativa y por el cual las autoridades públicas solo pueden hacer aquello que la ley expresamente les faculta, el mandato imperativo de la Ley 2050 de 2020 de adjudicar mediante contratación estatal la instalación, implementación, operación y mantenimiento del SICOV, sustituyó el modelo anterior de autorización por homologación de proveedores del sistema. En consecuencia, a partir de la entrada en vigencia de la Ley 2050 de 2020, la Superintendencia de Transporte carece de la facultad legal para otorgar nuevas homologaciones a terceros interesados en operar el Sistema de Control y Vigilancia, limitándose su potestad a los procesos de contratación pública ordenados por el Legislador.

Que, no obstante lo anterior, y en cumplimiento de la misma Ley 2050, artículo 22, parágrafo, se continuará operando con los proveedores del SICOV que ya se encontraban autorizados por la Superintendencia de Transporte a la fecha de entrada en vigencia de la Ley 2050 de 2020, siempre y cuando cumplan con los

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

anexos técnicos vigentes y sus resoluciones modificatorias. Esto, hasta tanto se adelanten y culminen los procesos de contratación correspondientes que permitan la adjudicación bajo el régimen establecido por la Ley 2050 de 2020.

Que, ahora bien, para dar cumplimiento al mandato emanado del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, es indispensable que el Congreso de la República regule el sistema y método necesarios para fijar la tarifa causada por el uso del Sistema de Control y Vigilancia, incluyendo los costos asociados a su instalación, implementación, operación, mantenimiento y sostenibilidad en el tiempo. Lo anterior por cuanto, conforme lo dispuso la Constitución Política en su artículo 365 "La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley las ordenanzas o los acuerdos [...]".

Que, con esa consigna, fue sometida a discusión y aprobada por el Congreso de la República una propuesta de regulación del sistema y método aludidos, sancionada en la Ley 2251 de 2022, artículo 15.

Que, no obstante, la Corte Constitucional declaró la inconstitucionalidad de esa disposición mediante Sentencia C-020 de 2024, al considerar que fue incorporada al contenido de la iniciativa aprobada en desconocimiento de los principios de consecutividad e identidad flexible, habida cuenta que se incluyó en el texto en el tercer debate del trámite legislativo y al estimar que su contenido no guardaba una relación específica, clara y evidente con los demás temas de la iniciativa que llevaron a la promulgación de la Ley.

Que, con posterioridad al pronunciamiento de la Corte Constitucional y hasta la fecha de expedición de este acto administrativo, se han discutido en el Congreso de la República, en dos oportunidades distintas, iniciativas de ley contentivas de propuestas tendientes a regular el sistema y método necesarios para la determinación de las tarifas del Sistema de Control y Vigilancia, sin que estas hubieran sido aprobadas.

Que, por lo tanto, sin perjuicio de que a futuro se puedan dar nuevas discusiones en el seno del Legislativo, sobre la misma materia, e independientemente del tiempo que transcurra hasta que se reúnan las condiciones regulatorias necesarias a las que se ha hecho referencia para dar cumplimiento a lo

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

preceptuado en el artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, la Superintendencia de Transporte debe continuar ejerciendo las funciones de inspección, vigilancia y control a su cargo sobre las actividades desplegadas por los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, por lo que debe continuar empeñando esfuerzos dirigidos a mejorar la eficiencia y eficacia de sus mecanismos y herramientas de control, lo cual pasa por el fortalecimiento de los Sistemas de Control y Vigilancia creados para los distintos actores sujetos de la vigilancia.

Que, la Superintendencia reconoce que el fortalecimiento de sus capacidades de inspección, vigilancia y control sobre los organismos de apoyo y la prestación de sus servicios es determinante para impactar de manera positiva el tránsito y transporte del país, en beneficio de la población en su conjunto.

Que, en ese sentido, el fortalecimiento de las funciones de IVC de la Superintendencia de Transporte sobre los Centros de Diagnóstico Automotor contribuye con la materialización de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado por el Estado colombiano para el decenio 2022-2031 a través del Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, en la medida que busca: (i) Asegurar que solo vehículos con las condiciones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes mínimas requeridas obtengan un certificado de revisión; (ii) Reducir el riesgo de siniestros viales causados por vehículos cuyas condiciones les impiden circular de manera segura; (iii) Prevenir el fraude y la corrupción en el proceso de certificación de la revisión técnico-mecánica; (iv) Incrementar la confiabilidad y la legitimidad del sistema de expedición de certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y (v) Fortalecer la gobernanza y la capacidad del Estado para regular y controlar un componente crítico de la seguridad vial.

Que, en línea con lo anterior, el mejoramiento de capacidades de la Superintendencia para la vigilancia de estos actores impacta potencialmente de manera positiva en tres de las Áreas de Acción de seguridad vial, a saber, *Vehículos seguros* (Área No. 2), el Comportamiento seguro de los actores viales (Área No. 4), y el Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial (Área No. 5).

Que, el mejoramiento de estas capacidades institucionales también es sustancial dado el universo de vigilados que hacen parte de la categoría de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, que ronda actualmente aproximadamente los 2640. La vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotor registrados actualmente en el país, solo se posibilita en la medida que el Estado apalanque

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

sus capacidades en el aprovechamiento de las soluciones que ofrece la implementación y uso de la tecnología.

Que, ante esa necesidad, la Superintendencia de Transporte emprendió en 2022 una estrategia de transformación digital que sigue en curso, que apuesta, precisamente, por el fortalecimiento de las capacidades institucionales a partir del uso de sistemas y herramientas de TI, la innovación en procesos y la implementación de estrategias de co-creación para el cumplimiento de los objetivos de la entidad.

Que, dadas las circunstancias jurídicas que impiden que a la fecha de expedición de este acto administrativo la Superintendencia de Transporte diseñe y adjudique el Sistema de Control y Vigilancia para organismos de apoyo a las autoridades de tránsito en los términos referidos por el artículo 22 de la Ley 2050, y que el Sistema que se encuentra en operación es objeto de importantes actualizaciones y ajustes para fortalecer el control de la actividad; se vuelve necesario revisar y redefinir algunas de sus características técnicas, funciones y condiciones de operación.

Que, la presente transformación del Sistema de Control y Vigilancia se enmarca en la política pública de gobierno digital y en el fomento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) como herramienta fundamental para la modernización y eficiencia del Estado colombiano.

Que, tal y como se establece en el artículo 11 del Decreto 2409 de 2018, se asignan funciones a la Oficina de Tecnologías de Información y las Comunicaciones para dotar a la entidad de una dependencia responsable de las tecnologías de información, que permita modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control y así generar importantes eficiencias y mejores resultados.

Que, la Ley 1341 de 2009, la cual define los principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, establece en su artículo 2, entre otras disposiciones, que el fomento, la promoción y el desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones son una política de Estado que involucra a todos los sectores y niveles de la administración pública y de la sociedad, para contribuir al desarrollo educativo, cultural, económico, social y político e incrementar la productividad, la competitividad, el respeto a los Derechos Humanos inherentes y la inclusión social.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Que, a través del Decreto 767 de 2022 se actualizó la Política de Gobierno Digital, con el propósito de fortalecer los procesos de transformación e innovación digital en el sector público, promoviendo el uso y aprovechamiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) como herramienta fundamental para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y habitantes del territorio nacional, siendo una política que busca lograr un Estado más eficiente y transparente para el ciudadano.

Que, la interoperabilidad, en el marco de la Política de Gobierno Digital del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), permite a las entidades públicas intercambiar información y coordinar procesos de manera ágil y eficiente, lo cual facilita la prestación de servicios integrados y evita la duplicación de esfuerzos en la administración pública, además de optimizar los recursos públicos, permitiendo una mejor respuesta a las necesidades de los usuarios.

Que, asimismo, la interoperabilidad promueve la conectividad y el flujo seguro de datos entre los diferentes sistemas y plataformas del Estado, asegurando que la información sea accesible y compartida de manera confiable, preservando la calidad, integridad y privacidad de los datos de los ciudadanos.

Que, el intercambio de información entre la Entidad, los usuarios y los vigilados se hará a través de mensajes de datos, de conformidad con lo establecido en la Ley 527 de 1999, los cuales son admisibles y tienen fuerza probatoria.

Que, la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia potencia mundial de la vida", establece en el artículo 143 que el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones debe diseñar e implementar estrategias para democratizar las TIC y desarrollar la sociedad del conocimiento y la tecnología en el país, a través de medidas como:

"[...] 5. Implementar iniciativas de transformación digital como herramienta para la productividad, la generación de empleo, la dinamización de la economía en las regiones y la potencialización de la economía popular.

6. Fortalecer el Gobierno Digital para tener una relación eficiente entre el Estado y el ciudadano, que lo acerque y le solucione sus necesidades, a través del uso de datos y de tecnologías digitales para mejorar la calidad de vida.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

7. Promover un entorno digital seguro para generar confianza en el uso y apropiación de las TIC. [...]"

Que, en este contexto de avance tecnológico y compromiso con la modernización del Estado, el Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor se integra como un componente esencial de la visión de los Sistemas Inteligentes de Transporte y de la propia estrategia de transformación digital de la Superintendencia de Transporte.

Que, la Ley 1450 de 2011 en su artículo 84 definió los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) como el conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, los cuales deben diseñarse para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito en el país.

Que, en línea con lo anterior, el Decreto 1079 de 2015, en el Título 1 de la Parte 5, artículos 2.5.1.3. y siguientes, establece que el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), que será administrado por el Ministerio de Transporte, tendrá por objetivo consolidar y proveer la información que suministren a su vez los subsistemas de gestión que lo integren, así como también la interoperabilidad de los SIT implementados a nivel nacional, bajo los principios de "excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración (...)".

Que, asimismo, el artículo 2.5.1.4. del Decreto 1079 de 2015 estableció que todos los actores estratégicos deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) al poner en marcha cualquier subsistema de gestión que vaya a componer el SINITT, conforme a los principios allí mencionados.

Que, ante esa necesidad, la Superintendencia de Transporte emprendió en 2023 una estrategia de transformación digital que apuesta precisamente por el fortalecimiento de las capacidades institucionales a partir del uso de sistemas y herramientas de TI, la innovación en procesos y la implementación de estrategias de co-creación para el cumplimiento de los objetivos de la entidad.

Que, la Superintendencia de Transporte está adoptando lineamientos de la Gestión de TI y se encuentra impulsando iniciativas de TI que buscan transformar las capacidades de la Entidad, para lo cual tiene en marcha tres

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

proyectos con los que busca: 1) Unificar los sistemas de información misionales de la Entidad; 2) Transformar digitalmente a la Superintendencia de Transporte con fundamento en la política de gobierno digital; y 3) Estructurar, analizar, procesar, definir y divulgar información relevante para todos los interesados en las funciones a cargo de la Superintendencia de Transporte.

Que, adicionalmente, la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de la Superintendencia de Transporte, en cumplimiento de los proyectos de su Plan Estratégico de Tecnologías de la Información (PETI), incluyó herramientas fundamentales para la implementación de nuevas tecnologías bajo los lineamientos del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC).

Que, a través de la Resolución 12173 de 2024, la Superintendencia de Transporte apropió una estrategia de transformación digital, denominada "SuperTransporte digital", la cual fue diseñada principalmente para: 1) facilitar el acceso y gestión de trámites de forma electrónica, garantizando la eficiencia, transparencia y accesibilidad a los usuarios y para 2) modernizar y actualizar los sistemas de información de la entidad, en aras de fortalecer y mejorar sus procesos tecnológicos, con el fin de lograr mayor seguridad y eficiencia en la atención de los trámites, procesos misionales y operativos de la entidad.

Que, por medio de la Resolución 14305 de 2024, la Superintendencia adicionó un capítulo al Título V de la Circular Única de Infraestructura, a través de la cual definió y adoptó los lineamientos y condiciones técnicas, tecnológicas y operativas de funcionamiento de la plataforma tecnológica denominada "Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2)", por medio de la cual la entidad busca gestionar de manera integral los reportes de información y documentos por parte de los obligados a utilizar el Sistema, atender requerimientos, realizar trámites y consultas en línea, además de facilitar la comunicación directa con la Superintendencia de Transporte.

Que, el Sistema de Control y Vigilancia implementado en los Centros de Diagnóstico Automotor es una solución tecnológica de vigilancia intrusiva de la Superintendencia de Transporte, compuesta por infraestructura de hardware, software, despliegue de dispositivos y servicios tecnológicos, que le permite a la entidad ejercer funciones de inspección, vigilancia y control sobre la operación de los CDA. Así mismo, el sistema facilita la verificación del cumplimiento de las condiciones y obligaciones establecidas en la normativa vigente, y actúa como un mecanismo integral para captar, registrar, almacenar, procesar, analizar y

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

reportar, en tiempo real, información relacionada con la prestación del servicio por parte de estos sujetos vigilados.

Que, en el marco de la estrategia de transformación digital de la Superintendencia de Transporte y de conformidad con los lineamientos de la Política de Gobierno Digital, resulta esencial contar con una adecuada gobernanza de datos y servicios para el funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia de Centros de Diagnóstico Automotor. Dicha gobernanza permite asegurar la integridad, calidad, interoperabilidad, trazabilidad y seguridad de la información recolectada por el sistema, garantizando así procesos más eficaces de inspección, vigilancia y control. Además, fortalece la toma de decisiones basadas en datos, promueve la transparencia institucional, optimiza los recursos públicos y mejora la atención y confianza de los ciudadanos y sujetos vigilados en el ejercicio de la función pública.

Que, el Sistema de Control y Vigilancia de Centros de Diagnóstico Automotor hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2), el cual a su vez se integrará al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT) del Ministerio de Transporte una vez este inicie su operación, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015.

Que, en el marco del proceso de transformación digital que adelanta la Superintendencia de Transporte, se hace necesario actualizar las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas del Sistema de Control y Vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotor, con el fin de garantizar mayor eficiencia, seguridad y calidad en los procesos de inspección, vigilancia y control.

Que, la introducción de mejoras al Sistema existente, gracias a nuevos avances de tecnología que están disponibles y/o a capacidades que pueden ser desarrolladas por parte de los operadores, debe permitir a la Superintendencia dar un salto cualitativo en su capacidad para prevenir, detectar, controlar y monitorear conductas ilegales y prácticas reprochables evidenciadas en la prestación de los servicios de tránsito que se prestan en los CDA.

Que, en línea de lo dicho, el fortalecimiento de capacidades de la Superintendencia pasa necesariamente por un reforzamiento de las funciones de carácter preventivo del Sistema, a través del afinamiento de mecanismos de alerta y el desarrollo y puesta en productivo de funciones automáticas de activación automática frente a la evidencia de conductas que puedan contravenir

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

el ordenamiento jurídico. Estas herramientas deben contribuir a evitar que se mantengan en el tiempo actividades u operaciones sospechosas, generando también reportes inmediatos.

Que con estas actualizaciones se pretende, en últimas, implementar mecanismos efectivos para responder a las amenazas, debilidades y retos y que desafían actualmente la legalidad de los servicios a cargo de este grupo de vigilados, lo que conduce invariablemente a volver sobre los fines y las bases sobre los cuales fue concebido y puesto en marcha el SICOV.

Que, en dicho proceso, se han considerado insumos de diferentes fuentes de información, entre las que se destacan, por su importancia: (i) la experiencia y conocimiento acumulados por la Superintendencia durante el ejercicio de sus atribuciones, (ii) los resultados y entregables del contrato de consultoría celebrado por la Superintendencia con el mismo fin en 2020, ejecutada por Grow Data S.A.S.; (iii) las reuniones y conversaciones sostenidas con los proveedores del Sistema de Control y Vigilancia de 2022 a 2025 y (iv) el sentir expresado por voceros de los Centros de Diagnóstico Automotor y sus agremiaciones, quienes han reiterado en distintos escenarios y oportunidades su preocupación por las que consideran vulnerabilidades de la herramienta.

Que, corolario de lo anterior, esta autoridad atendió la necesidad de aplicar mejoras específicas al Sistema, identificando principalmente un refuerzo de las capacidades de: i) verificación del cumplimiento ininterrumpido de los requisitos de registro en el RUNT y de operación por parte de los vigilados, los cuales constituyen estándares y condiciones mínimos exigidos de forma permanente. El Sistema, no puede perderse de vista, es el medio principal del que dispone la Superintendencia para enterarse del cumplimiento de estas obligaciones por parte de los vigilados; (ii) supervisión minuciosa del desarrollo de distintas etapas de la operación de estos actores al prestar el servicio, especialmente en lo que atañe a la validación de identidad de los usuarios e inspectores técnicos, y el reporte de información precisa sobre las distintas etapas de la inspección técnica vehicular; (iii) la actualización permanente de información de operación; (iv) la seguridad en la transmisión de la información para evitar su manipulación; (v) la obtención y procesamiento continuo de información sobre la operación de estos entes a fin de corroborar el cumplimiento o incumplimiento de las normas que reglamentan la función de tránsito a su cargo; (vi) reacción oportuna frente a incumplimientos de las reglas y términos de uso del Sistema y/o incumplimientos de la normatividad vigente; y (vii) transmisión de la

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

información y acceso de la Superintendencia al reporte de novedades especiales sobre la operación del Sistema.

Que, para tales efectos, se han definido diferentes mecanismos que permiten lograr las mejoras identificadas del Sistema, por lo que es necesario hacer una modificación y/o creación de nuevas funciones, la parametrización de algunas existentes, lo cual se posibilita principalmente con el desarrollo de software, la adquisición e implementación de dispositivos y tecnología de reconocimiento facial para validar la identidad de los usuarios y el personal vinculado a los CDA, y lectores especializados para huellas dactilares, así como la incorporación de Inteligencia Artificial para la detección proactiva de fraudes y anomalías en el proceso de revisión.

Que, la modificación y creación de nuevas funciones y parámetros en el Sistema conlleva a definir y repensar los requisitos para permitir la expedición de certificados por parte de los organismos de apoyo al tránsito. A modo de ejemplo, el cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos para el registro y la operación de los CDA durante toda la prestación del servicio, constituye condición *sine qua non* para que estos puedan utilizar las funciones del Sistema y especialmente expedir certificados.

Que, para tal menester, se debe optar por una parametrización en el Sistema que, ante la falta de evidencia vigente sobre el cumplimiento de obligaciones, genere una alerta y una marcación de irregularidad sobre el uso de aquellos recursos que no cumplan con las exigencias reglamentarias.

Que lo anterior debe acompañarse de una parametrización del Sistema que, ante la evidencia de incumplimientos de obligaciones o condiciones expresamente exigidas en la normatividad vigente, active alertas tempranas y automáticas. Dichas alertas generarán una marcación de irregularidad sobre todos los servicios que se presten bajo esa condición, dejando una trazabilidad completa a disposición de la Superintendencia de Transporte para el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

Que, asimismo, se priorizó la inclusión de tecnología de reconocimiento facial para los procesos de validación de identidad de los usuarios del servicio y personal vinculado al CDA, gracias a los avances en las capacidades de procesamiento de información y a la precisión permitida por esa tecnología, que se consolida como una herramienta confiable y de alta eficacia en diversas aplicaciones a nivel mundial, convirtiéndose en una alternativa competitiva

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

frente a otros métodos biométricos, lo cual le permite al Estado y particularmente a la Superintendencia mantenerse a la vanguardia con el mecanismo de gestión de validación de identidad de personas.

Que, la tecnología de reconocimiento facial ofrece un alto nivel de precisión en la identificación de personas en situaciones en las que el uso de huellas dactilares puede verse limitado, como en el caso de individuos con huellas dactilares deterioradas o alteradas por condiciones de salud, lo que garantiza una mayor inclusión en los procesos de validación de identidad.

Que, la implementación del reconocimiento facial no solo mejora la seguridad en la validación de identidad, sino que también optimiza el tiempo y los recursos dedicados a la realización de trámites, contribuyendo a una administración pública más eficiente y moderna, acorde con las expectativas de los ciudadanos en un entorno digitalizado.

Que, sin perjuicio de lo anterior, en el marco del propósito de garantizar un sistema robusto y accesible de validación de identidad para los usuarios, es fundamental contar con un mecanismo alternativo que permita validar la identidad en caso de que el sistema de reconocimiento facial falle, no esté disponible o no sea viable debido a problemas técnicos o situaciones particulares de los usuarios, pues de esta manera se puede asegurar la continuidad de los servicios sin interrupciones y con altos estándares de seguridad.

Que, en consideración de las diversas condiciones fisiológicas de los ciudadanos, como el deterioro de las huellas dactilares o problemas dermatológicos, entre otros, es imperativo que los nuevos dispositivos lectores de huellas dactilares cuenten con tecnología avanzada en lectura de las capas de la piel humana, para garantizar que incluso personas con huellas deterioradas o condiciones similares puedan ser correctamente identificadas.

Que, la adaptación e actualización de los dispositivos lectores de huella dactilar a tecnología especializada, con capacidades mejoradas, permitirá prevenir y reducir significativamente los fallos en el proceso de validación de identidad, incluso en casos de huellas deterioradas o afectadas por afecciones dermatológicas. No obstante, en aquellos casos en los que se presenten o persistan dificultades para una validación exitosa mediante el cotejo dactilar, se procederá con una verificación adicional a través de la comparación entre la selfie y el template, bien del usuario tenedor del vehículo, como del personal del CDA con el que se presenten inconvenientes. En caso de que esta verificación

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

tampoco sea satisfactoria, se aplicará un procedimiento claro y seguro de excepción biométrica. De esta manera, se garantiza la continuidad del proceso y la integridad en la verificación de identidad.

Que, con la incorporación de lectores de minucias dactilares de estas características, se da respuesta a una necesidad urgente de actualización tecnológica que no solo mejora la capacidad de los sistemas biométricos, sino que también refleja el compromiso del Estado con el acceso igualitario y la prestación de servicios públicos sin exclusiones, asegurando que todos los ciudadanos puedan validar su identidad de forma adecuada.

Que, la naturaleza dinámica y la rápida evolución de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), especialmente en áreas como la biometría, la inteligencia artificial y la seguridad de la información, hacen imperativo que el Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Diagnóstico Automotor no solo incorpore las soluciones más avanzadas disponibles a la fecha de la presente resolución, sino que también cuente con mecanismos y la obligación permanente de sus operadores de vigilar el mercado tecnológico e incorporar proactivamente las mejoras y actualizaciones que surjan, a fin de evitar la obsolescencia tecnológica y asegurar la continua robustez, eficiencia y eficacia del SICOV en la prevención y detección de fraudes.

Que, como se advierte, la actualización tecnológica del Sistema de validación de identidad tiene como objetivo fortalecer el control y la seguridad en los servicios que los Organismos de Apoyo al Tránsito ofrecen a la población, asegurando que los usuarios y el personal que presta el servicio sean correctamente identificados, para evitar la suplantación de identidad y garantizar la integridad de los trámites.

Que, adicionalmente, un ajuste en la parametrización del Sistema que automatice la clasificación de las pruebas de la inspección técnica vehicular en función del cumplimiento de los intentos de validación de identidad del inspector y el registro preciso e inmediato de los resultados en el software SICOV, en un lapso definido, contribuirá a una mayor transparencia, limitando la posibilidad de intervenciones humanas que puedan generar errores o manipulación.

Que, la nueva parametrización del sistema debe garantizar que los resultados de las pruebas de inspección técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en las pistas de los CDA no puedan ser modificados ni alterados, evitando así cualquier posible manipulación de los datos y asegurando que los certificados de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

revisión técnico-mecánica solo sean emitidos a quienes reúnan las condiciones mínimas exigidas, según lo previsto en las normas técnicas aplicables, y que el software del SICOV será el receptor directo de la información de los equipos de inspección.

Que, por otra parte, el control adecuado de los recursos y capacidades instaladas en los establecimientos en que se prestan los servicios de manera presencial, incluyendo las unidades móviles, es esencial para garantizar la correcta prestación del servicio y evitar que se reporten cifras erróneas o infladas que no corresponden con la verdadera capacidad operativa o de recursos disponibles, lo que afecta la transparencia y la eficiencia del sistema.

Que, por lo tanto, se propone una modificación del Sistema que permita, una vez detectada una inconsistencia entre la información reportada por el prestador de servicios y la evidencia obtenida durante las visitas de verificación, la activación de protocolos preventivos para evitar que los prestadores puedan reportar información con recursos con los que no cuentan, a través de una parametrización del sistema que permita verificar reportes sospechosos y frenar las irregularidades, evitando que las infracciones de la normatividad se prolonguen indefinidamente y garantizando una mayor transparencia en la prestación de los servicios.

Que, la realización de ajustes a nivel del desarrollo de software, de hardware y a nivel de infraestructura física deben ser garantizados por parte de los proveedores que deseen mantener la homologación para operar el Sistema de Control y Vigilancia.

Que, comoquiera que existen a la fecha dos proveedores autorizados para operar el Sistema de Control y Vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotor, y que dichas autorizaciones se encuentran vigentes, comoquiera que subsisten las condiciones jurídicas que dieron lugar a la expedición de los actos administrativos por medio de los cuales se les otorgó la homologación; la incorporación e implementación de las mejoras del Sistema previstas en la presente resolución constituye requisito para que dichos operadores del Sistema puedan continuar fungiendo como tal.

Que el proveedor autorizado actualmente que voluntariamente opte por dar cumplimiento a las nuevas condiciones del Sistema de Control, con el propósito de continuar en la operación, se registrará por las reglas y condiciones definidas por la Superintendencia de Transporte en las Resoluciones No. 9304 y 13830 de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2012 y 2014 respectivamente, que a través del presente acto se modifican, manteniéndose por lo tanto este como el marco jurídico aplicable a la relación surgida con anterioridad entre este y la Superintendencia.

Que la implementación de las mejoras del Sistema de Control y Vigilancia implica que se realicen inversiones económicas y se dediquen capacidades y esfuerzos importantes con el objeto de lograr el cumplimiento del fin perseguido, que no es otro que el fortalecimiento de capacidades de la Superintendencia de Transporte.

Que, asimismo, la apuesta por continuar la operación del Sistema de Control y Vigilancia implica garantizar el funcionamiento adecuado, la máxima disponibilidad según los acuerdos de niveles de servicio (ANS) definidos, el mantenimiento constante del Sistema y la adopción de mejoras cuando así lo determine la Superintendencia; por lo que resulta indispensable que los operadores aseguren la sostenibilidad del mismo en el tiempo; situación que conduce, en concordancia con lo hasta ahora planteado, a que se mantenga vigente el esquema actual de libertad tarifaria por el uso del Sistema de Control y Vigilancia, sin perjuicio de que los Operadores hagan los esfuerzos que resulten necesarios para mitigar el impacto de incremento en la tarifa.

Que, en línea con lo anterior, dados los cambios que sufrirá el Sistema, esta Superintendencia limitará en el tiempo la vigencia de la homologación para la operación del Sistema de Control y Vigilancia a quince (15) años, de tal suerte que el actual operador homologado que con posterioridad a la expedición del presente acto administrativo manifieste su interés por continuar la operación, demuestre y se compruebe que haya implementado la totalidad de las mejoras introducidas, se entenderá autorizado para operar el Sistema por dicho lapso.

Que, sin perjuicio de lo anterior, en el evento que el Congreso de la República defina el sistema y método que permita dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, mientras se encuentre operativa la versión del Sistema de Control y Vigilancia que a través del presente acto administrativo se reglamenta, la Superintendencia de Transporte considerará, al momento de proceder conforme al mandato, los efectos que tal decisión pueda provocar frente a las situaciones presentes en el momento que ello ocurra, así como los derechos adquiridos, las legítimas expectativas y los estados de confianza que puedan existir entre los proveedores autorizados que se encuentren

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

operando el Sistema, en respeto del principio de confianza legítima derivado del artículo 83 de la Constitución Política.

Que, al respecto, la Corte Constitucional, en sentencia C-131 del 19 de febrero de 2004, M.P. Clara Inés Vargas, haciendo referencia al principio de confianza legítima, se expresó indicando que: "El principio de la confianza legítima es un corolario de aquel de la buena fe y consiste en que el Estado no puede súbitamente alterar unas reglas de juego que regulaban sus relaciones con los particulares, sin que se les otorgue a estos últimos un período de transición para que ajusten su comportamiento a una nueva situación jurídica. No se trata, por tanto, de lesionar o vulnerar derechos adquiridos, sino tan sólo de amparar unas expectativas válidas que los particulares se habían hecho con base en acciones u omisiones estatales prolongadas en el tiempo, bien que se trate de comportamientos activos o pasivos de la administración pública, regulaciones legales o interpretaciones de las normas jurídicas. De igual manera, como cualquier otro principio, la confianza legítima debe ser ponderada, en el caso concreto, con los otros, en especial, con la salvaguarda del interés general y el principio democrático".

Que, en similar sentido, mediante sentencia C-235 de 2019 la Corte Constitucional, citando el pronunciamiento vertido por esa misma Corporación en sentencia C-478 de 1998, M.P. Alejandro Martínez Caballero, recordó que tal principio: "[...] pretende proteger al administrado y al ciudadano frente a cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades. Se trata entonces de situaciones en las cuales el administrado no tiene realmente un derecho adquirido, pues su posición jurídica es modificable por las autoridades. Sin embargo, si la persona tiene razones objetivas para confiar en la durabilidad de la regulación, y el cambio súbito de la misma altera de manera sensible su situación, entonces el principio de la confianza legítima la protege. En tales casos, en función de la buena fe, el Estado debe proporcionar al afectado tiempo y medios que le permitan adaptarse a la nueva situación. Eso sucede, por ejemplo, cuando una autoridad decide súbitamente prohibir una actividad que antes se encontraba permitida, por cuanto en ese evento, es deber del Estado permitir que el afectado pueda enfrentar ese cambio de política [...]".

Que, el Consejo de Estado, Sección Cuarta, en Sentencia del 26 de febrero de 2015. C.P. Hugo Fernando Bastidas Bárcenas, radicación No. 11001-03-15-000-2014-01114-01(AC), sobre la confianza legítima recordó que: "El principio de confianza legítima exige cierta estabilidad o convicción frente a las decisiones de la administración, por cuanto el ciudadano tiene derecho a actuar en el marco

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

de reglas estables y predecibles. No obstante, eso no implica la inmutabilidad o intangibilidad de las relaciones jurídicas entre los particulares y la administración, pues, de todos modos, la administración puede justificadamente cambiar las decisiones o reglamentos que adopta cuando, por ejemplo, advierte que la actuación del particular es contraria al ordenamiento jurídico... Entonces, en consideración al principio de confianza legítima, las autoridades deben ser coherentes en sus actuaciones, respetar los compromisos adquiridos y garantizar la estabilidad y durabilidad de las situaciones generadas o reconocidas, sin que eso limite las facultades que tiene la administración para modificar justificadamente sus decisiones".

Que, en lo que hace a las legítimas expectativas, la Corte Constitucional en sentencia de tutela T-832 A de 2013, se pronunció en el siguiente sentido: "Las expectativas legítimas se ubican en una posición intermedia entre las meras expectativas y los derechos adquiridos. Las tres figuras hacen alusión a la posición fáctica y jurídica concreta en que podría encontrarse un sujeto frente a un derecho subjetivo. Una persona tiene un derecho adquirido cuando ha cumplido la totalidad de los requisitos exigidos para el reconocimiento del mismo; estará ante una mera expectativa cuando no reúna ninguno de los presupuestos de acceso a la prestación; y tendrá una expectativa legítima o derecho eventual cuando logre consolidar una situación fáctica y jurídica concreta en virtud de la satisfacción de alguno de los requisitos relevantes de reconocimiento del derecho subjetivo. La jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que (i) las meras expectativas carecen de amparo en la resolución de casos concretos; (ii) los derechos adquiridos gozan de una poderosa salvaguarda por haber ingresado al patrimonio del titular y (iii) las expectativas legítimas son merecedoras de una protección intermedia atendiendo a los factores relevantes del asunto específico y los criterios de razonabilidad y proporcionalidad".

Que, por lo tanto, en caso de quedar definido en la ley un sistema y método para el cálculo de la tarifa del SICOV, resulta razonable que la Superintendencia disponga de las medidas y defina parámetros para garantizar una transición adecuada del cambio de operación que se planee, ponderando las situaciones jurídicas presentes para el momento en que ello ocurra y evitando que se produzca un desmantelamiento o suspensión del cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control sobre la actividad de estos organismos de apoyo al tránsito.

Que, a través de las Resoluciones 355 de 2023 y 1164 de 2023, la Superintendencia de Transporte modificó los anexos técnicos del Sistema de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Control y Vigilancia de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y estableció medidas para su mejoramiento y fortalecimiento.

Que, en línea de lo dicho, con el ánimo de mejorar el SICOV para CDA, la Superintendencia modificará las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 Ley 1437 de 2011, el proyecto de acto administrativo fue publicado los días XXXXXX de 2025 en la página web de la Superintendencia de Transporte, recibándose los respectivos comentarios y sugerencias, los cuales fueron tenidos en cuenta previa la evaluación de su pertinencia.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE,

TÍTULO I

**ACTUALIZACIÓN DE LAS CONDICIONES GENERALES DE
FUNCIONAMIENTO Y CARACTERÍSTICAS DEL SICOV PARA CENTROS DE
DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR**

Artículo 1. Modifíquese el artículo 1 de la Resolución 9304 de 2012, el cual quedará así:

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente Resolución tiene por objeto definir y reglamentar las condiciones de funcionamiento, funciones mínimas y características técnicas, tecnológicas y operativas con que debe contar el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte para inspeccionar, vigilar y controlar la actividad de los Centros de Diagnóstico Automotor registrados en el RUNT.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 2 de la Resolución 9304 de 2012, el cual quedará así:

Artículo 2. Definición, características y obligatoriedad del Sistema de Control y Vigilancia. El Sistema de Control y Vigilancia es una solución tecnológica de vigilancia intrusiva de la Superintendencia de Transporte, compuesta por infraestructura de hardware, software, despliegue de dispositivos y servicios tecnológicos, que permite a la Superintendencia de Transporte ejercer funciones de inspección, vigilancia y control sobre la operación de los

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, incluidos los Centros de Diagnóstico Automotor.

El Sistema de Control y Vigilancia implementado en los Centros de Diagnóstico Automotor permite a la Superintendencia verificar el cumplimiento de las condiciones y obligaciones exigidas en la ley y el reglamento para el registro y operación de estos organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Asimismo, constituye un mecanismo integral para la captación, registro, almacenamiento, procesamiento, análisis y reporte en tiempo real de la información generada durante las distintas etapas del proceso de prestación de servicios por parte de estos organismos.

A través de la implementación del SICOV, se establecen mecanismos de control precisos que buscan garantizar seguridad y legalidad en los trámites y que permiten recopilar información sobre la operación durante las diferentes etapas de la prestación del servicio por parte del vigilado; esto es, desde el momento de llegada y registro de un usuario hasta el de la expedición de una certificación, ante el cumplimiento de una serie de obligaciones y responsabilidades.

El SICOV para CDA garantiza a la Superintendencia las funciones a nivel tecnológico de:

- (i) **Verificación continua del cumplimiento normativo:** Asegura la verificación ininterrumpida de los requisitos de registro en el RUNT y de operación vigentes por parte de los CDA, los cuales constituyen estándares y condiciones mínimos exigidos de forma permanente. El Sistema es el medio principal del que dispone la Superintendencia para enterarse del cumplimiento de estas obligaciones.
- (ii) **Supervisión minuciosa de la operación:** Permite la supervisión detallada del desarrollo de las distintas etapas de la prestación del servicio por parte de los CDA, especialmente en lo que atañe a la validación de identidad de los usuarios y personal técnico del centro, y el reporte de información precisa sobre las distintas etapas de la evaluación.
- (iii) **Expedición segura del Formato Único de Resultados:** Garantiza la generación y emisión del Formato Único de Resultados de la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes, sujeta al cumplimiento de la totalidad de requisitos del servicio, y desde los lugares autorizados.
- (iv) **Gestión integral de la información:** Provee disponibilidad, correlación, trazabilidad, almacenamiento, procesamiento y cruce de información de la prestación del servicio, permitiendo la actualización permanente y segura de la información de operación, así como la

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

obtención y procesamiento continuo de datos para corroborar el cumplimiento normativo.

- (v) **Detección y reacción oportuna ante incumplimientos:** Facilita la reacción oportuna y automatizada frente a incumplimientos de las reglas del sistema o la normatividad vigente. Esto incluye la generación de alertas tempranas y automáticas ante la evidencia de incumplimientos a las obligaciones o condiciones exigidas por la normativa vigente. Todo servicio que se preste o expida mientras una alerta se encuentre activa, será objeto de una "marcación de irregularidad" visible y auditable en el sistema, la cual será reportada en tiempo real a la Superintendencia de Transporte.
- (vi) **Seguridad en la transmisión y acceso a la información:** Asegura la seguridad en la transmisión de la información para evitar su manipulación, y garantiza el acceso de la Superintendencia al reporte de novedades especiales sobre la operación del Sistema.
- (vii) **Validación de identidad avanzada:** Implementa tecnologías más seguras para fortalecer la validación de identidad de los usuarios del servicio, el personal de inspección vehicular y los certificadores de los resultados de la RTMyEC, contribuyendo a prevenir la suplantación de identidad y garantizar la integridad de los trámites.
- (viii) **Gestión y trazabilidad de personal de inspección y certificación:** El SICOV deberá implementar mecanismos para gestionar de manera integral el ciclo de vida laboral del personal que participa en las inspecciones vehiculares y la expedición de certificados (inspectores, directores técnicos). Esto incluye el registro de vinculaciones y desvinculaciones, y la correlación de esta información con otros proveedores homologados del SICOV para detectar y analizar patrones de alta rotación que puedan ser indicativos de anomalías o irregularidades. Se implementarán alertas automáticas para la Superintendencia de Transporte ante movimientos inusuales de personal entre Centros de Diagnóstico Automotor.
- (ix) **Automatización y parametrización de controles:** Permite la modificación y/o creación de nuevas funciones y la parametrización de algunas existentes, lo cual se posibilita principalmente con el desarrollo de software, la adquisición e implementación de dispositivos y tecnología de reconocimiento facial, y la parametrización del sistema para verificar reportes sospechosos y frenar irregularidades.
- (x) **Verificación de la presencia y permanencia de los vehículos** durante la realización de la inspección técnica vehicular, controlando los tiempos de evaluación.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

(xi) **Gestión de sanciones y medidas cautelares de suspensión:**

El SICOV deberá implementar un módulo para la gestión y seguimiento de las medidas de suspensión, tanto preventivas como definitivas, ordenadas por la Superintendencia de Transporte y ejecutadas por el RUNT. Este módulo tendrá la capacidad de recibir y registrar, a través de la interoperabilidad con el RUNT u otro mecanismo que defina la Entidad, el momento (fecha y hora) exacto en que se haga efectiva la suspensión o desconexión. El SICOV llevará un control automático y preciso del tiempo transcurrido, garantizando así la plena trazabilidad de la medida. El sistema generará notificaciones y alertas automáticas a la Superintendencia con una antelación de diez (10) días hábiles antes de que se cumpla el plazo de la suspensión, a fin de coordinar de manera oportuna la reactivación del servicio.

El Sistema de Control y Vigilancia, como herramienta de inspección, vigilancia y control, es de uso obligatorio por parte de los Centros de Diagnóstico Automotor.

Parágrafo. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán informar y mantener actualizada la información del proveedor tecnológico del SICOV que les presta el servicio. Esta información deberá ser reportada en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2) o el mecanismo haga sus veces.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 3 de la Resolución 9304 de 2012, el cual quedará así:

Artículo 3. Operación del Sistema de Control y Vigilancia. La operación del Sistema de Control y Vigilancia en los Centros de Diagnóstico Automotor, será garantizada por parte de los proveedores tecnológicos autorizados por la Superintendencia de Transporte.

Los procesos relacionados con la expedición de los certificados de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes se gestionarán y monitorearán a través de un conjunto de componentes interdependientes que aseguren la disponibilidad, continuidad y funcionalidad de un software especializado de gestión y control. Este software contará con las funcionalidades descritas en el Anexo Técnico del SICOV para CDA, el cual hace parte integral del presente acto administrativo.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte, publicará y mantendrá actualizada la información del listado de proveedores tecnológicos autorizados para operar el SICOV para CDA.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 4 de la Resolución 9304 de 2012, el cual quedará así:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Artículo 4°. Conectividad y acceso del Sistema de Control y Vigilancia.

Los proveedores tecnológicos autorizados por la Superintendencia de Transporte para operar el Sistema de Control y Vigilancia en CDA deberán garantizar a la Superintendencia de Transporte la conectividad y el acceso en línea y en tiempo real a información de la operación registrada en el Sistema, así como a los eventos y alertas de la operación, incluyendo los registros (logs) detallados de las transacciones, consultas y demás operaciones de interoperabilidad de datos realizadas entre los distintos proveedores homologados del SICOV.

La Superintendencia definirá, a través del Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV los criterios de auditoría, búsqueda y estructura de la información, así como los requisitos para la generación de informes, gráficos y otras herramientas de visualización necesarias para el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

Las especificaciones técnicas detalladas de conectividad se establecerán en el Anexo Técnico del SICOV para CDA.

Artículo 5. Adiciónese un nuevo artículo de la Resolución 9304 de 2012, el cual quedará así:

Artículo 8. Responsabilidad por la operación y la información del Sistema de Control y Vigilancia.

La información generada, captada, registrada, procesada, almacenada y transmitida a través del Sistema de Control y Vigilancia es de titularidad exclusiva de la Superintendencia de Transporte, en virtud del ejercicio de su función pública de inspección, vigilancia y control. En este marco, la operación del SICOV y la veracidad, integridad, confidencialidad y disponibilidad de dicha información generará responsabilidad para los diferentes actores de la cadena, así:

- 1. Responsabilidad de los proveedores autorizados del SICOV:** Los proveedores autorizados por la Superintendencia de Transporte para la operación del SICOV de CDA serán responsables por el adecuado funcionamiento técnico y tecnológico del sistema que proveen, en todos sus diferentes componentes, conforme a las especificaciones técnicas y los Acuerdos de Niveles de Servicio previstos. Así mismo, velarán por la seguridad de la información, la prevención de fraudes y la atención oportuna de incidentes relacionados con su operación. Serán directamente responsables por las afectaciones que se generen por fallas o vulnerabilidades directamente imputables a su sistema o su operación.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Adicionalmente, los proveedores autorizados deberán dar cumplimiento al listado de obligaciones específicas respecto de la implementación y operación del SICOV, contenido en el Anexo Técnico de esta Resolución.

- 2. Responsabilidad de los CDA:** Los CDA, como usuarios obligatorios del SICOV y generadores primarios de la información, serán responsables por el uso adecuado del sistema en sus instalaciones, la veracidad de los datos registrados, la correcta aplicación de los protocolos operativos y el cumplimiento de todas las obligaciones legales y reglamentarias inherentes a la prestación de su servicio. Su responsabilidad incluye la salvaguarda de los dispositivos y componentes del SICOV ubicados en sus centros y la diligencia para evitar manipulaciones o daños al sistema que puedan afectar la calidad o integridad de la información.

Adicionalmente, los CDA deberán dar cumplimiento al listado de obligaciones específicas respecto de la implementación y uso del SICOV, contenido en el Anexo Técnico del SICOV para CDA.

- 3. Responsabilidad de personal del CDA.** Sin perjuicio de la responsabilidad que recae en los CDA, el personal que interactúa con el SICOV en estos organismos de apoyo será igualmente responsable del cumplimiento de todas las obligaciones legales y reglamentarias inherentes a la prestación del servicio de RTMyEC. Esa responsabilidad incluye el uso responsable del Sistema de Control y Vigilancia puesto a disposición para su uso, la salvaguarda de los dispositivos y componentes del Sistema ubicados en los centros y la diligencia para evitar manipulaciones o daños al sistema que puedan afectar la calidad o integridad de la información.

Cualquier omisión del cumplimiento de estas responsabilidades por parte del personal vinculado a los CDA derivará en la remisión de la información con el detalle de las circunstancias de tiempo, modo y lugar de las conductas evidenciadas, a las autoridades competentes según lo dispuesto en el ordenamiento jurídico nacional y la índole de la conducta desplegada, sea penal, disciplinaria, fiscal y/o disciplinaria, y cualquier otra.

- 4. Responsabilidad de los aliados de recaudo.** Todos los aliados de recaudo involucrados en la operación del Sistema de Control y Vigilancia

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

de los Centros de Diagnóstico Automotor son responsables de registrar, validar, llevar trazabilidad de los datos de cada operación de recaudo, y en general, de cumplir con lo establecido en el Anexo Técnico del SICOV para CDA.

5. Responsabilidad de los operadores tecnológicos de autenticación biométrica ante la Registraduría Nacional del Estado Civil. Todos los operadores de autenticación biométrica involucrados en la operación del Sistema de Control y Vigilancia en los Centros de Diagnóstico Automotor son responsables de cumplir con las obligaciones establecidas por la RNEC para prestar el servicio de validación de identidad contra las bases de datos de identificación ciudadana (Biometría) y de atender las obligaciones específicas de operación conforme a lo previsto en lo establecido en el Anexo Técnico del SICOV para CDA.

6. Responsabilidad por el tratamiento de datos personales: Todos los actores involucrados en la operación del SICOV son responsables del tratamiento de datos personales y sensibles conforme a la Ley 1581 de 2012 y sus normas reglamentarias, y deberán garantizar por tanto la protección de los derechos de los titulares de la información.

Artículo 6. Adiciónese un nuevo artículo a la Resolución No. 9304 de 2012, el cual quedará así:

Artículo 18. Vigencia de la autorización y sostenibilidad del Sistema. La autorización para operar el Sistema de Control y Vigilancia de Centros de Diagnóstico Automotor tendrá una vigencia máxima de quince (15) años, contados a partir de la verificación y comprobación por parte de la Superintendencia de Transporte de la implementación total de las mejoras y requisitos introducidos en la presente Resolución y el Anexo Técnico que con ella se define. El proveedor autorizado que, con posterioridad a la expedición del presente acto administrativo, manifieste su interés por continuar en la operación y cumpla con la totalidad de dichas mejoras, se entenderá autorizado para operar el Sistema por el lapso aquí establecido.

La continuidad de la operación del Sistema de Control y Vigilancia para CDA implica garantizar su funcionamiento adecuado, la máxima disponibilidad según los acuerdos de niveles de servicio (ANS) definidos, el mantenimiento constante del Sistema y la adopción de mejoras cuando así lo determine la Superintendencia, asegurando la sostenibilidad del mismo en el tiempo. El

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

esquema de libertad tarifaria por el uso del Sistema de Control y Vigilancia se mantendrá vigente hasta que el Congreso de la República defina el sistema y método para el cálculo de la tarifa del SICOV, conforme a lo previsto en el artículo 22 de la Ley 2050 de 2020.

Sin perjuicio de lo anterior, en el evento de que la ley defina un sistema y método para el cálculo de la tarifa del SICOV, la Superintendencia de Transporte considerará, al momento de proceder conforme a dicho mandato, los efectos que tal decisión pueda provocar frente a las situaciones presentes y futuras, así como los derechos adquiridos, las legítimas expectativas y los estados de confianza que puedan existir entre los proveedores autorizados que se encuentren operando el Sistema, en respeto del principio de confianza legítima derivado del artículo 83 de la Constitución Política y la jurisprudencia constitucional. Se buscarán medidas y parámetros que garanticen una transición adecuada, evitando el desmantelamiento o la suspensión del cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control.

El incumplimiento de las obligaciones establecidas para la operación del SICOV de Centros de Diagnóstico Automotor por parte de los proveedores tecnológicos autorizados por la Superintendencia de Transporte, la reincidencia en hallazgos críticos o la no subsanación oportuna de no conformidades, dará lugar al inicio de las actuaciones y la adopción de las administrativas que sean necesarias, incluyendo la aplicación de restricciones en la operación SICOV y, en casos graves, a la revocatoria de la homologación, sin perjuicio de las demás acciones legales a que haya lugar.

TÍTULO II

ACTUALIZACIÓN DE ANEXO TÉCNICO DEL SICOV PARA CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Artículo 7. Modifíquese el Anexo Técnico del Sistema de Control y Vigilancia adoptado a través de la Resolución No. 6246 de 2016, el cual quedará así:

**ANEXO TÉCNICO DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA DE
CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR**

TÍTULO 1

INFORMACIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA

1.1. Introducción

El presente Anexo Técnico establece el conjunto detallado de requerimientos técnicos, funcionales y operativos que deben cumplir los operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor. Su objetivo primordial es garantizar la implementación, operación y mejora continua de un SICOV modernizado, robusto y eficiente, fundamental para fortalecer las capacidades de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte y asegurar la transparencia, calidad y seguridad en la prestación de los servicios a cargo de estos organismos de apoyo de tránsito y la protección de los usuarios.

Para facilitar su comprensión y aplicación, este documento se estructura en los siguientes títulos principales:

Título 1 – Información general del SICOV: Presenta el objetivo, la definición, el marco normativo y el alcance del Sistema de Control y Vigilancia, contextualizando su importancia y propósito.

Título 2 – Requerimientos para la provisión del SICOV: Detalla los requisitos de carácter jurídico, administrativo, financiero y técnico que deben satisfacer los proveedores para la homologación inicial o el mantenimiento de su autorización.

Título 3 – Auditorías del SICOV y Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV: Establece las directrices para las auditorías al Sistema y a sus operadores, así como la conformación y funciones del comité encargado de su mejora continua.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Título 4 – Acuerdos de niveles de servicio y obligaciones de las partes:

Define los niveles de servicio esperados del SICOV y sus componentes, la política de tratamiento y conservación de la información, y las obligaciones específicas tanto de los proveedores homologados como de los Centros de Diagnóstico Automotor frente al funcionamiento del Sistema.

1.2. Objetivo del documento

El presente Anexo Técnico tiene como objetivo principal establecer los requerimientos técnicos y operativos que deben cumplir los sistemas, componentes y servicios que conforman el Sistema de Control y Vigilancia, así como las condiciones exigidas para el mantenimiento y actualización de la homologación de los actuales proveedores homologados. Se busca garantizar la implementación y operación de un SICOV modernizado, robusto y eficiente que permita a la Superintendencia de Transporte fortalecer sus capacidades de inspección, vigilancia y control preventivo y correctivo sobre los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, incluyendo los Centros de Diagnóstico Automotor. Este mejoramiento es determinante para impactar positivamente el tránsito y transporte del país, en beneficio de la población en su conjunto.

1.3. El Sistema de Control y Vigilancia: definición y capacidades

El Sistema de Control y Vigilancia es una solución tecnológica de vigilancia intrusiva de la Superintendencia de Transporte, compuesta por infraestructura de hardware, software, despliegue de dispositivos y servicios tecnológicos, que permite a la Superintendencia de Transporte ejercer funciones de inspección, vigilancia y control sobre la operación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, incluidos los Centros de Diagnóstico Automotor.

El Sistema de Control y Vigilancia implementado en los Centros de Diagnóstico Automotor permite a la Superintendencia verificar el cumplimiento de las condiciones y obligaciones exigidas en la ley y el reglamento para el registro y operación de estos organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Asimismo, constituye un mecanismo integral para la captación, registro, almacenamiento, procesamiento, análisis y reporte en tiempo real de la información generada durante las distintas etapas del proceso de prestación de servicios por parte de estos organismos.

A través de la implementación del SICOV, se establecen mecanismos de control precisos que buscan garantizar seguridad y legalidad en los trámites y que

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

permiten recopilar información sobre la operación durante las diferentes etapas de la prestación del servicio por parte del vigilado; esto es, desde el momento de llegada y registro de un usuario hasta el de la expedición de una certificación, ante el cumplimiento de una serie de obligaciones y responsabilidades.

El SICOV para CDA garantiza a la Superintendencia las funciones a nivel tecnológico de:

1. **Verificación continua del cumplimiento normativo:** Asegura la verificación ininterrumpida de los requisitos de registro en el RUNT y de operación vigentes por parte de los CDA, los cuales constituyen estándares y condiciones mínimos exigidos de forma permanente. El Sistema es el medio principal del que dispone la Superintendencia para enterarse del cumplimiento de estas obligaciones.
2. **Supervisión minuciosa de la operación:** Permite la supervisión detallada del desarrollo de las distintas etapas de la prestación del servicio por parte de los CDA, especialmente en lo que atañe a la validación de identidad de los usuarios y del personal técnico, y el reporte de información precisa sobre las distintas etapas de la evaluación.
3. **Expedición segura del Formato Único de Resultados:** Garantiza la generación y emisión del Formato Único de Resultados de la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes, sujeta al cumplimiento de la totalidad de requisitos del servicio, y desde los lugares autorizados.
4. **Gestión integral de la información:** Provee disponibilidad, correlación, trazabilidad, almacenamiento, procesamiento y cruce de información de la prestación del servicio, permitiendo la actualización permanente y segura de la información de operación, así como la obtención y procesamiento continuo de datos para corroborar el cumplimiento normativo.
5. **Detección y reacción oportuna ante incumplimientos:** Facilita la reacción oportuna y automatizada frente a incumplimientos de las reglas del sistema o la normatividad vigente. Esto incluye la generación de alertas tempranas y automáticas ante la evidencia de incumplimientos a las obligaciones o condiciones exigidas por la normativa vigente. Todo servicio que se preste o expida mientras una alerta se encuentre activa, será objeto de una "marcación de irregularidad" visible y auditable en el sistema, la cual será reportada en tiempo real a la Superintendencia de Transporte.
6. **Seguridad en la transmisión y acceso a la información:** Asegura la seguridad en la transmisión de la información para evitar su manipulación,

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

y garantiza el acceso de la Superintendencia al reporte de novedades especiales sobre la operación del Sistema.

7. **Validación de identidad avanzada:** Implementa tecnologías más seguras para fortalecer la validación de identidad de los usuarios del servicio, el personal de inspección vehicular y los certificadores de los resultados de la RTMyEC, contribuyendo a prevenir la suplantación de identidad y garantizar la integridad de los trámites.
8. **Gestión y trazabilidad de personal de inspección y certificación:** El SICOV deberá implementar mecanismos para gestionar de manera integral el ciclo de vida laboral del personal que participa en las inspecciones vehiculares y la expedición de certificados (inspectores, directores técnicos). Esto incluye el registro de vinculaciones y desvinculaciones, y la correlación de esta información con otros proveedores homologados del SICOV para detectar y analizar patrones de alta rotación que puedan ser indicativos de anomalías o irregularidades. Se implementarán alertas automáticas para la Superintendencia de Transporte ante movimientos inusuales de personal entre Centros de Diagnóstico Automotor.
9. **Automatización y parametrización de controles:** Permite la modificación y/o creación de nuevas funciones y la parametrización de algunas existentes, lo cual se posibilita principalmente con el desarrollo de software, la adquisición e implementación de dispositivos y tecnología de reconocimiento facial, y la parametrización del sistema para verificar reportes sospechosos y frenar irregularidades.
10. **Verificación de la presencia y permanencia de los vehículos** durante la realización de la inspección técnica vehicular, controlando los tiempos de evaluación.
11. **Gestión de sanciones y medidas cautelares de suspensión:** El SICOV deberá implementar un módulo para la gestión y seguimiento de las medidas de suspensión, tanto preventivas como definitivas, ordenadas por la Superintendencia de Transporte y ejecutadas por el RUNT. Este módulo tendrá la capacidad de recibir y registrar, a través de la interoperabilidad con el RUNT u otro mecanismo que defina la Entidad, el momento (fecha y hora) exacto en que se haga efectiva la suspensión o desconexión. El SICOV llevará un control automático y preciso del tiempo transcurrido, garantizando así la plena trazabilidad de la medida. El sistema generará notificaciones y alertas automáticas a la Superintendencia con una antelación de diez (10) días hábiles antes de que se cumpla el plazo de la suspensión, a fin de coordinar de manera oportuna la reactivación del servicio.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

1.4. Marco normativo

El Sistema de Control y Vigilancia se fundamenta en las facultades constitucionales y legales otorgadas a la Superintendencia de Transporte. En particular, su creación, implementación y operación se enmarcan en las siguientes normas:

- El artículo 2 de la Constitución Política, que establece el deber de las autoridades de proteger a las personas y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y los particulares.
- El artículo 24 de la Constitución Política, que consagra el derecho a la libre circulación, sujeto a la reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad.
- El artículo 365 de la Constitución Política y el literal b del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, que atribuyen al Estado las funciones de planeación, regulación, control y vigilancia del servicio público de transporte.
- La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), que en su parágrafo 3 del artículo 3, modificado por la Ley 1383 de 2010, asigna a la Superintendencia la función de vigilar y controlar a las autoridades, organismos de tránsito y entidades que constituyan organismos de apoyo al tránsito. Así mismo, el parágrafo 1 del artículo 14 de la misma ley le otorgó la competencia de vigilar y supervisar los centros de enseñanza automovilística.
- El Decreto 2409 de 2018, que modificó la estructura de la Superintendencia de Transporte y estableció la necesidad de modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control, facultándola para expedir los reglamentos, manuales e instructivos necesarios.
- La Ley 2050 de 2020, artículo 22, que determinó la obligación para la Superintendencia de realizar visitas periódicas a los organismos de apoyo, directamente o a través del SICOV, y le ordenó adjudicar la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas bajo contratación estatal. Así mismo, el artículo 23 de la misma ley, que adicionó un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, determinó la posibilidad de cursos virtuales para infractores con autenticación biométrica a través del SICOV.
- Ley 1341 de 2009 (Ley General de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones - TIC): Es la ley marco del sector TIC en Colombia y establece principios sobre la sociedad de la información. Su inclusión contextualiza el fomento y desarrollo de TIC como política de Estado, relevante para cualquier sistema tecnológico gubernamental.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Ley 527 de 1999 (Ley de Comercio Electrónico): Esta ley es fundamental porque otorga validez jurídica a los mensajes de datos, las firmas digitales y, en general, a las transacciones electrónicas. Dado que el SICOV opera con información digital y transacciones electrónicas, esta ley es la base de su fuerza probatoria.
- Ley 1581 de 2012 (Ley de Protección de Datos Personales): El SICOV maneja una gran cantidad de datos personales y sensibles (biométricos, de salud). Aunque se menciona la responsabilidad sobre datos personales en otros artículos de la resolución, su inclusión explícita en el "Marco legal" del Anexo Técnico es esencial por la criticidad de la información tratada.
- Decreto 767 de 2022 (Actualización de la Política de Gobierno Digital): Este decreto es el marco actual de la Política de Gobierno Digital, que impulsa la transformación digital en el sector público, la interoperabilidad y el uso de TIC para la eficiencia estatal. Su inclusión refuerza el sustento de la modernización tecnológica del SICOV. En el marco de esta política, la estandarización de datos y protocolos de intercambio es un principio fundamental para el efectivo intercambio de información entre entidades públicas.
- Decreto 1079 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte) - Específicamente lo relacionado con el SINITT/SIT: Aunque ya se menciona el Decreto 1079 y el SINITT, es importante que en el Marco Legal se haga una referencia explícita a la parte de este decreto que regula los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) y el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), pues el SICOV es un subsistema o se integrará en este marco.
- Resolución 11355 de 2020 del Ministerio de Transporte, por la cual se reglamenta el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se dictan otras disposiciones.
- Normas Técnicas Colombianas contentivas del conjunto de regulaciones y procedimientos para la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) en Colombia.

Este marco legal confiere a la Superintendencia la atribución pública de mantener el orden y la legalidad en el sector transporte, impulsando el uso de avances tecnológicos para el fortalecimiento de sus capacidades de supervisión.

1.5. Alcance del documento

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El presente Anexo Técnico define los requerimientos a nivel técnico y operativo que deben cumplir los proveedores actualmente homologados para continuar operando el Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Diagnóstico Automotor.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

TÍTULO 2

REQUERIMIENTOS PARA LA PROVISIÓN DEL SICOV

2.1. PRESENTACIÓN DE SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN

Los actuales proveedores homologados del Sistema de Control y Vigilancia deben presentar una solicitud formal a la Superintendencia de Transporte para mantener y actualizar su homologación vigente, a fin de ser evaluadas y corroboradas sus condiciones jurídicas, administrativas, financieras y técnicas.

La evaluación que haga la Superintendencia de Transporte permitirá determinar el cumplimiento de las nuevas condiciones exigidas para la implementación y operación del Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor.

Carta de interés y radicación de requerimientos documentales

Los actuales proveedores homologados deberán enviar una carta de interés a la Superintendencia de Transporte, acompañada de la totalidad de documentos descritos en cada uno de los acápites de los diferentes tipos de requerimientos desarrollados en este documento (jurídicos, administrativos, financieros, técnicos y demás).

La radicación de la carta de interés y sus anexos dará inicio al proceso de validación del cumplimiento de los requerimientos para mantener y actualizar la homologación como proveedor del Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor.

En el *Anexo de formatos e instrucciones de presentación de la solicitud*, se encuentra un modelo de carta de interés con especificaciones detalladas sobre la forma de presentar el documento.

2.2. REQUERIMIENTOS JURÍDICOS

Los requerimientos jurídicos buscan principalmente garantizar la legalidad de los proveedores homologados que operan y aspiran operar el SICOV y de sus representantes, además validar la capacidad jurídica y la facultad que debe tener una persona para adelantar cualquier tipo de proceso con una Entidad Estatal, a saber: (i) Obligarse a cumplir el objeto que motivó la creación e implementación del SICOV; y (ii) no estar incurso en inhabilidades o incompatibilidades que impidan el ejercicio de las actividades que involucrada ser proveedor del Sistema.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Se presentan a continuación algunas consideraciones que se deben tener en cuenta.

- a. **Persona natural.** Las personas naturales mayores de dieciocho (18) años son capaces jurídicamente a menos que estén expresamente inhabilitadas por decisión judicial o administrativa y que no estén incursas en inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones para contratar derivadas de la ley.
- b. **Persona jurídica.** La capacidad jurídica de las personas jurídicas está relacionada con: (i) la posibilidad de adelantar actividades en el marco de su objeto social; (ii) las facultades de su representante legal y la autorización del órgano social competente cuando esto es necesario de acuerdo con sus estatutos sociales; y (iii) la ausencia de inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones para contratar, derivadas de la ley.

En el evento de que la solicitud se presente a través de apoderado, éste debe encontrarse debidamente facultado para presentarla.

Cuando se trate de personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia, deberán además acreditar un apoderado domiciliado en Colombia, debidamente facultado para presentar la solicitud, participar y comprometer a su representado en las diferentes instancias del proceso de solicitud y hasta la homologación, suscribir los documentos y declaraciones que se requieran, así como notificarse, suministrar la información que le sea solicitada, y demás actos necesarios.

Dicho apoderado podrá ser el mismo apoderado único para el caso de personas extranjeras que participen en consorcio o unión temporal, y en tal caso, bastará para todos los efectos, la presentación del poder común otorgado por todos los integrantes del consorcio, unión temporal, u otra figura asociativa cumpliendo los requisitos relacionados con la autenticación, consularización y traducción; particularmente con lo exigido en el Código de Comercio de Colombia. El poder a que se refiere este párrafo podrá otorgarse en el mismo acto de constitución del consorcio o unión temporal, promesa de sociedad futura u otra figura asociativa.

- c. **Inhabilidades e incompatibilidades:** Las inhabilidades e incompatibilidades están establecidas para asegurar los intereses públicos y proteger la transparencia, objetividad e imparcialidad en las relaciones entre el Estado y los particulares.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El régimen de inhabilidades e incompatibilidades es de aplicación restrictiva, por lo cual cuando existen varias interpretaciones posibles sobre una inhabilidad o incompatibilidad, debe preferirse la que menos limita los derechos de las personas.

Todas las entidades estatales sometidas o no a la Ley 80 de 1993, a la Ley 1150 de 2007 y a la Ley 1474 de 2011 y la normatividad vigente, están obligadas a respetar el régimen de inhabilidades e incompatibilidades para contratar o participar en cualquier proceso con el Estado.

Las inhabilidades son una limitación a la capacidad de contratar o participar con Entidades Estatales y están expresamente señaladas en la Ley 80 de 1993.

Condiciones que se deben demostrar a través de los soportes documentales correspondientes:

2.2.1. Certificado de existencia y representación expedido por la Cámara de Comercio

Es aquel mediante el cual se acredita la inscripción del contrato social, las reformas y nombramientos de administradores y representantes legales en la cámara de comercio con jurisdicción en el domicilio de la respectiva sociedad. Este tipo de certificación tiene un valor eminentemente probatorio y está encaminada a demostrar la existencia y representación de las personas jurídicas (art. 117 C. de Co.).

De acuerdo con la ley, un certificado de esta naturaleza deberá contener el número, la fecha y la notaría de la escritura de constitución y de las reformas del contrato, el nombre de los representantes legales de la sociedad, las facultades conferidas en los estatutos y las limitaciones a dichas facultades, y en el evento que la sociedad tenga sucursales o agencias en otras ciudades del país, el documento y la fecha mediante el cual se decretó su apertura, si las mismas se encuentran en jurisdicción diferente a la Cámara.

2.2.2. Autorización del órgano social

Si el estatuto social impone algún tipo de restricción al representante legal para la presentación de una solicitud como la de homologación, se debe adjuntar copia del documento de autorización correspondiente, emitido por la junta de socios u órgano superior de gobierno social.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Para el caso de consorcios o uniones temporales, dicho documento es exigible a cada uno de los integrantes, si sus estatutos individuales contienen la misma limitante.

La autorización en comento debe expresar en forma clara que el representante legal está autorizado por la junta de socios u órgano societario competente para comprometer a la Sociedad en la presentación de la solicitud y realizar todos los actos necesarios en el proceso. Adicional a lo anterior, debe autorizarse expresamente la facultad de constituir y hacer parte de un consorcio o unión temporal, si a ello hubiere lugar, documento que deberá cumplir con los requisitos solicitados en el artículo 189 del Código de Comercio.

2.2.3. Registro Único Tributario

Es el mecanismo único para identificar, ubicar y clasificar a las personas y entidades que deban cumplir con obligaciones tributarias administradas por la DIAN, así como a quienes, por disposiciones legales, deban hacerlo o por decisión de la DIAN conforme con las normas legales y reglamentarias vigentes.

El operador homologado debe presentar fotocopia legible del Registro Único Tributario (RUT) expedido por la DIAN. El RUT tiene vigencia indefinida y solo debe ser actualizado cuando haya cambios en el lugar de residencia, número telefónico, correo electrónico, actividad económica, responsabilidades o algún otro atributo o característica que se encuentre dentro del registro del contribuyente, esto, de acuerdo con lo establecido en los artículos 555-1 y 658-3 numeral 3 del Estatuto Tributario y el artículo 1.6.1.2.7 de Decreto 1625 del 2016.

La CIIU (Sistema de Clasificación Industrial Internacional Uniforme) es una clasificación uniforme de todas las actividades económicas por procesos productivos. Su objetivo principal es proporcionar un conjunto de categorías de actividades que se pueda utilizar al elaborar estadísticas sobre ellas o escoger un segmento del mercado, permitiendo que las compañías puedan ser clasificadas por sectores o categorías comparables al estándar internacionalmente en diferentes tipos específicos de actividades económicas. Las actividades de los proveedores del Sistema de Control y Vigilancia están enmarcadas en sectores del mercado que son resumidas a través de los códigos que reporten como su actividad de negocio ya sea principal o secundaria.

El Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Diagnóstico Automotor requiere para su operación actividades tales como desarrollo de software, seguridad de la información y suministro e implementación de hardware y software, las cuales se encuentran consignadas en las siguientes secciones:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Sección J "Información y Comunicaciones", en su división 62 "Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas), consultoría informática y actividades relacionadas" en la división 63 "Actividades de servicios de información". Los operadores del Sistema de Control y Vigilancia deberán tener dentro de sus actividades económicas registradas en el RUT las actividades del grupo J que se definen en este numeral en las especificaciones de la entrega del documento.

2.2.4. Copia del documento de identidad del representante legal

Para el caso de los ciudadanos colombianos mayores de edad, el documento de identidad es la Cédula de Ciudadanía. Este es el único documento de identificación válido para todos los actos civiles, políticos, administrativos y judiciales según la Ley 39 de 1961. Se expide para los ciudadanos colombianos al cumplir los 18 años (mayoría de edad en Colombia). El organismo encargado para realizar las tareas de expedición de cédulas es la Registraduría Nacional del Estado Civil de Colombia. En el caso de los extranjeros, existe la Cédula de Extranjería que expide Migración de Colombia a manera de documento de identificación, con los mismos efectos que la Cédula de Ciudadanía.

Toda persona natural colombiana que funja como representante legal del operador homologado, deberá allegar copia legible de su cédula de ciudadanía, de conformidad con la Ley 757 de 2002, modificada por la Ley 999 de 2005, reglamentada por el Decreto 4969 de 2009 o cédula digital de conformidad con el Decreto 620 de 2020. Igualmente, lo deberá hacer el representante legal de la persona jurídica, el representante legal de la unión temporal o consorcio y el representante legal de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal que se haya constituido para el efecto, cuando así sea, y de cada uno de los integrantes de las figuras asociativas. Cuando las mismas estén conformadas por personas jurídicas y/o personas naturales constituidas en Colombia, deberán presentar en forma individual copia legible de su cédula.

Las personas naturales extranjeras, deben acreditar su existencia mediante la presentación de copia de su pasaporte y si se encuentran residenciadas en Colombia, presentarán copia de la cédula de extranjería expedida por la autoridad colombiana competente.

En el *Anexo de formatos e instrucciones de presentación de la solicitud*, se encuentra un modelo de presentación del documento de identidad del representante legal con especificaciones detalladas sobre la forma de presentar el documento.

2.2.5. Certificado de pago de aportes parafiscales

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Toda empresa o unidad productiva que tenga trabajadores vinculados mediante contrato de trabajo debe hacer los aportes que correspondan por concepto de aportes parafiscales, de conformidad con lo previsto en la normatividad vigente.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002, modificado por la Ley 828 de 2003, y en el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007, el operador homologado que desee extender en el tiempo su autorización, deberá entregar una certificación de cumplimiento de sus obligaciones con los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, expedida por el revisor fiscal, cuando exista según los requerimientos de ley, o por el representante legal de la sociedad interesada, en la que se acredite que dicha compañía se encuentra al día en el pago de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral.

El Anexo 1 de este Anexo Técnico desarrolla el modelo de certificación de pago de aportes parafiscales y las especificaciones para la entrega del documento.

2.2.6. Certificación de composición de socios o accionistas

Certificado firmado por el representante legal o el revisor fiscal dependiendo del tipo de empresa, en el que se relacionan los socios y/o accionistas o asociados que tengan directa o indirectamente el 5% o más del capital social, aporte o participación. Cuando esta información no conste en el certificado de existencia o representación expedido por la Cámara de Comercio. La certificación debe haber sido expedida con una antelación de máximo treinta (30) días antes de la fecha de presentación de la solicitud. Si dentro de la composición accionaria de la empresa se encuentra una persona jurídica cuya participación sea igual o superior al 5% del capital, se deberá aportar documento con la información de la composición de participación accionaria de esa empresa, proceso que deberá repetirse hasta que identifique el nombre de los accionistas personas naturales. De cada accionista se debe incluir: Nombre o razón social, identificación y porcentaje de participación, siempre y cuando esta sea igual o superior al 5%.

En el *Anexo de formatos e instrucciones de presentación de la solicitud*, se encuentra un modelo de presentación de la certificación de composición accionaria con especificaciones detalladas sobre la forma de presentar el documento.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.3. REQUERIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

Los requerimientos administrativos incluyen mecanismos que permitan la validación de aspectos tales como la trayectoria del actual operador homologado, experiencia en proyectos similares de tecnología, experiencia del equipo de trabajo entre otros.

2.3.1. Experiencia del operador homologado

La experiencia se entiende como el conocimiento y la capacidad técnica del operador homologado, adquiridos a través su participación previa en actividades iguales o similares a las previstas para la implementación del servicio del SICOV. Esta experiencia constituye un criterio fundamental para evaluar su idoneidad para satisfacer las necesidades descritas.

Los operadores actualmente homologados deben presentar los contratos o actividades que hayan celebrado para prestar servicios que pretenden ofrecer y esta puede ser experiencia adquirida de forma directa o a través de la participación del aspirante en consorcios o uniones temporales. Esta experiencia se obtiene con entidades públicas, privadas, de ámbito nacional o extranjero. En el evento de que el proponente sea una persona jurídica puede acreditar la experiencia de sus accionistas, socios o constituyentes, así como, contratos ejecutados celebrados por consorcios, uniones temporales en que tenga o haya tenido participación.

La experiencia requerida debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza, alcance, valor y complejidad de las actividades a ejecutar. Se considerará experiencia adecuada aquella que guarde afinidad con el tipo de actividades previstas y proporcional, aquella cuya magnitud sea coherente con la cuantía, complejidad técnica y operativa del servicio a prestar.

Experiencia del operador plural (Unión Temporal, Consorcio y promesa de Sociedad Futura):

La experiencia acreditable será la suma de la experiencia individual de cada uno de sus integrantes. Cuando la experiencia haya sido adquirida como parte de un contratista plural, se considerará únicamente la proporción correspondiente al porcentaje de participación que dicho integrante haya tenido en el contrato o actividad.

Asimismo, la experiencia acreditada deberá estar compuesta por una combinación de actividades que garantice la cobertura integral de todos los

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

componentes funcionales y operativos requeridos para la implementación del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Diagnóstico Automotor.

La Superintendencia considera que el cumplimiento de los requisitos que se exponen a continuación permitirá verificar la idoneidad técnica de los operadores del SICOV, asegurando una prestación del servicio eficaz y conforme a los estándares requeridos. De este modo, se garantizará que el solicitante cuente con las capacidades mínimas necesarias para soportar la operación del Sistema de Control y Vigilancia.

1. Cuantía total de la experiencia requerida: La cuantía de la sumatoria de las experiencias debe ser igual o superior a 10.000 smmlv (salarios mínimos mensuales legales vigentes), calculados.

El valor total, será aquel contemplado a la fecha de suscripción del informe de recibo final o la del acta de recibo final o la fecha de terminación del contrato, por parte del ente contratante o su representante, y la conversión a salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) se hará conforme al vigente en el año de recibo final o terminación.

2. Cuando el valor del contrato esté dado en dólares americanos (USD) se convertirá a pesos colombianos utilizando para esa conversión la tasa representativa del mercado (TRM) vigente para la fecha en que se suscribió el contrato certificado.
3. En caso de presentar certificaciones globales. Deberán desglosar el monto o porcentaje y objeto para el cual aplica dicha certificación.
4. Número de contratos a certificar: Los proveedores deberán acreditar experiencia mediante certificación firmada por los contratantes o entes gubernamentales en máximo cuatro (4) certificaciones.
5. Antigüedad en celebración de contratos: Las certificaciones de experiencia ejecutada deberán tener una antigüedad máxima de seis (6) años a la fecha de radicación de la carta de interés.
6. Acreditación de la experiencia: Acreditar experiencia mediante certificación firmada por los clientes o entidades gubernamentales en por lo menos un proyecto en sistemas que incluyan alguna de las siguientes funcionalidades:

- a. Seguridad Informática y/o Seguridad de la Información: Manejo de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Riesgo, Protección de Datos, Cifrado de Información, Auditoría de Bases de Datos, Centro de Operaciones de Seguridad (SOC), Correlación de Eventos, Servicios de confianza y/o de validación de identidad

- b. Software: Instalación, integración, desarrollo, actualización de licenciamiento, mantenimiento, soporte y/o Implantación de Software, solución tecnológica o servicio web.

- 7. Cumplimiento de contratos: Aquellas certificaciones de experiencia que califiquen el cumplimiento del contrato como "malo", "regular", o expresiones similares que demuestren el cumplimiento no satisfactorio del mismo o que indiquen que durante su ejecución fueron sujetas a multas o sanciones debidamente impuestas por la administración o que a las mismas se les haya hecho efectiva la cláusula penal estipuladas en los contratos, no se aceptarán por el ente evaluador.

En el *Anexo de formatos e instrucciones de presentación de la solicitud*, se encuentra un modelo de presentación de la certificación de experiencia del aspirante con especificaciones detalladas sobre la forma de presentar el documento.

2.3.2. Certificaciones exigibles

El operador homologado del Sistema de Control y Vigilancia deberá acreditar, como mínimo, dos certificaciones vigentes de Sistema de Gestión de la Calidad, otorgadas por organismos de certificación reconocidos y debidamente acreditados.

Las certificaciones deberán encontrarse vigentes al momento de la evaluación de las solicitudes y corresponder a normas reconocidas a nivel nacional e internacional, que evidencian la implementación de procesos orientados a la mejora continua, el aseguramiento de la calidad en la prestación de servicios y el cumplimiento de requisitos normativos aplicables.

A título enunciativo, pero no limitativo, se podrán acreditar las siguientes certificaciones:

- 1) **ISO 9001**: Es la base del sistema de gestión de la calidad ya que es una norma internacional y que se centra en todos los elementos de administración de calidad con los que una empresa debe contar para tener un sistema efectivo que le permita administrar y mejorar la calidad de sus productos o servicios. Los clientes se inclinan por los proveedores que cuentan con esta

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

acreditación porque de este modo se aseguran de que la empresa seleccionada disponga de un buen Sistema de Gestión de Calidad (SGC).

El operador homologado del Sistema de Control y Vigilancia deberá contar por lo menos con una de las siguientes certificaciones: CMMI nivel 3 o superior en cualquier de sus áreas, IT MARK, ISO 27001 (una vez la Superintendencia Financiera lo exija a sus vigilados y según el numeral correspondiente del presente anexo), ISO 20000, ISO 15504.

- 2) **CMMI:** Es un modelo para la mejora y evaluación de procesos para el desarrollo, mantenimiento y operación de sistemas de software. Es un modelo de evaluación de los procesos de una organización y se ha convertido en un estándar para promocionar la capacidad de desarrollar software de alta criticidad, una ventaja para las empresas que participan de proyectos complejos, riesgosos y de alto costo. De acuerdo con la Dirección de Políticas y Desarrollo TI del Ministerio TIC, las organizaciones que implementan el CMMI tienen costos predecibles y cumplen sus actividades dentro de los cronogramas indicados, lo que sin duda redundará en resultados de calidad en sus negocios, contribuyendo al mejoramiento de la competitividad de la empresa, un factor que lo hace diferenciador entre sus competidores. Las mejores prácticas CMMI se publican en los documentos llamados modelos. En la actualidad hay tres áreas de interés cubiertas por los modelos de CMMI: Desarrollo, Adquisición y Servicios.

El Modelo presenta 5 niveles de Madurez. Para ser evaluado en determinado nivel, se debe implementar un conjunto determinado de Prácticas (requeridas).

- 3) **IT MARK:** Es una certificación en métodos técnicos y de negocio, enfocado hacia la mejora de procesos en Pymes del sector de tecnologías de información. IT Mark trabaja en componentes tales como la gestión de negocios que desarrollan estrategias comerciales, financiera y de mercado. Además, evalúa las inversiones de capital de riesgo, la gestión de seguridad de la información y finalmente, la implementación de procesos de software y sistema. De acuerdo con el Ministerio de las TIC, las empresas que implementan IT Mark, tienen mejoras representativas en el desempeño empresarial, logran enormes avances hacia la calidad, eficiencia, productividad y competitividad, hasta lograr la madurez de sus organizaciones.
- 4) **ISO 27001:** Es una certificación que define cómo organizar la seguridad de la información en cualquier tipo de organización, con o sin fines de lucro,

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

privada o pública, pequeña o grande. Es posible afirmar que esta norma constituye la base para la gestión de la seguridad de la información. La ISO 27001 es para la seguridad de la información lo mismo que la ISO 9001 es para la calidad: es una norma redactada por los mejores especialistas del mundo en el campo de seguridad de la información y su objetivo es proporcionar una metodología para la implementación de la seguridad de la información en una organización. También permite que una organización sea certificada, lo cual significa que una entidad de certificación independiente ha confirmado que la seguridad de la información se ha implementado en esa organización de la mejor forma posible.

A raíz de la importancia de la norma ISO 27001, muchas legislaturas han tomado esta norma como base para confeccionar las diferentes normativas en el campo de la protección de datos personales, protección de información confidencial, protección de sistemas de información, gestión de riesgos operativos en instituciones financieras, etc.

- 5) **ISO 20000:** Es el estándar reconocido internacionalmente en gestión de servicios de TI (Tecnologías de la Información). La ISO/IEC 20000 es aplicable a cualquier organización, pequeña o grande, en cualquier sector o parte del mundo donde confían en los servicios de TI. La norma es particularmente aplicable para proveedores de servicios internos de TI, tales como Departamentos de Información Tecnológica, proveedores externos de TI o incluso organizaciones subcontratadas. La norma está impactando positivamente en algunos de los sectores que necesitan TI tales como subcontratación de negocios, Telecomunicaciones, Finanzas y el Sector Público.

La ISO/IEC 20000 es totalmente compatible con la ITIL (IT Infrastructure Library), o guía de mejores prácticas para el proceso de GSTI. La diferencia es que el ITIL no es medible y puede ser implementado de muchas maneras, mientras que en la ISO/IEC 20000, las organizaciones deben ser auditadas y medidas frente a un conjunto establecido de requerimientos.

- 6) **ISO 15504:** Es un estándar internacional de evaluación y determinación de la capacidad y mejora continua de procesos de ingeniería del software, con la filosofía de desarrollar un conjunto de medidas de capacidad estructuradas para todos los procesos del ciclo de vida y para todos los participantes. Es el resultado de un esfuerzo internacional de trabajo y colaboración y tiene la innovación, en comparación con otros modelos, del proceso paralelo de evaluación empírica del resultado.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Norma que trata los procesos de ingeniería, gestión, relación cliente-proveedor, de la organización y del soporte. Se creó por la alta competencia del mercado de desarrollo de software, a la difícil tarea de identificar los riesgos, cumplir con el calendario, controlar los costos y mejorar la eficiencia y calidad. Este engloba un modelo de referencia para los procesos y sus potencialidades sobre la base de la experiencia de compañías grandes, medianas y pequeñas.

En caso de Unión Temporal o Consorcio al menos una de las sociedades debe contar con la certificación en sistema de gestión de la calidad ISO 9001 y por lo menos uno de los miembros deberá contar con alguna de las certificaciones solicitadas (CMMI Nivel 3 o superior, IT MARK, ISO 27001, ISO 20000 o ISO 15504. La certificación deberá estar vigente a la fecha de evaluación y será aplicable a los operadores homologados que constituyan dicha figura plural.

En el *Anexo de formatos e instrucciones de presentación de la solicitud*, se encuentra un modelo de presentación de las certificaciones exigibles con especificaciones detalladas sobre la forma de presentar el documento.

Adicionalmente, el homologado acreditará el cumplimiento de este requisito presentando las certificaciones expedidas por el ente que las otorga.

2.3.3. Equipo de trabajo exigible a la compañía

El equipo de trabajo es el personal mínimo idóneo con que debe contar el operador homologado para la ejecución del proyecto, para garantizar atención suficiente y oportuna a todos los frentes operacionales involucrados en el funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia.

Con el fin de asegurar la idoneidad y estabilidad del equipo de trabajo se deberá adjuntar copia de título profesional, matrícula profesional vigente (en los casos que aplique) y las certificaciones correspondientes que permitan demostrar que el personal tiene algún tipo de contrato con el operador homologado.

En el *Anexo de formatos e instrucciones de presentación de la solicitud*, se encuentra un modelo de certificado de cumplimiento de las exigencias mínimas de personal, con especificaciones detalladas sobre la forma de presentar el documento.

2.3.3.1. Equipo de dirección

2.3.3.1.1. Gerente de proyectos

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El Gerente de Proyectos tiene a su cargo la planificación, dirección y coordinación del proyecto en todos sus aspectos, definiendo y concretando los objetivos, identificando las actividades a realizar, los recursos técnicos y de personal, los plazos y los costos requeridos para la ejecución del mismo. Se encargará de mantener permanente contacto con el personal que se requiera durante la ejecución del proyecto y tomará las medidas preventivas y correctivas pertinentes para contrarrestar los riesgos que se detecten.

Se requerirá un (1) profesional en ingeniería de sistemas, industrial, electrónica, derecho, administración de empresas, economía o carreras afines, con especialización o maestría en gerencia de proyectos, con certificación de PMP o certificado SCRUM y experiencia certificada en dirección de proyectos en los últimos tres (3) años.

2.3.3.2. Equipo de trabajo de seguridad

Los operadores homologados deberán contar con los perfiles solicitados en los numerales subsiguientes y, en caso de subcontratar el servicio de SOC, se deberá anexar el contrato suscrito con la empresa que presta el servicio y las hojas de vida del personal solicitado, las cuales deberán cumplir con lo que aquí se establece o su equivalente.

2.3.3.2.1. Gerente de SOC

El Gerente de SOC tiene a su cargo el diseño, la planificación, dirección y coordinación de la seguridad de la información, de su monitoreo y tratamiento de las incidencias o novedades que se puedan presentar.

Un (1) profesional en ingeniería de sistemas, industrial, electrónica o carreras afines, con especialización o maestría en seguridad informática o certificación como auditor Interno de ISO-27001.

2.3.3.2.2. Oficial de seguridad

Es el encargado de monitorear y evidenciar los diferentes casos de novedades y darles el respectivo tratamiento a los eventos presentados. Debe establecer los controles respectivos para la defensa de los mismos.

Un (1) profesional en Ingeniería de Sistemas, Industrial, Electrónica o carreras afines, con especialización o Maestría en Seguridad Informática o certificado como CISSP o CISM.

2.3.3.2.3. Especialista DBA

Es el encargado de establecer las políticas de acceso a las bases de datos y monitorear los eventos presentados en tiempo real; esta tarea la podrá realizar

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

a través de herramientas de monitoreo activo de bases de datos o través de la activación y monitoreo de los logs de las bases de datos.

Se requerirá un (1) profesional en Ingeniería de Sistemas, Industrial, Electrónica o carreras afines, con certificaciones en la base de datos de la solución implementada o certificación técnica o experiencia certificada como DBA en los últimos dos (2) años.

2.3.3.2.4. Especialista en ethical hacking

Tiene a su cargo adelantar las actividades tendientes a detectar las debilidades y vulnerabilidades en los sistemas, utilizando para ello, el mismo conocimiento y herramientas de un hacker malicioso, con el fin de generar las herramientas de prevención que requiere el sistema.

Se requerirá un (1) profesional en Ingeniería de Sistemas, Industrial, Electrónica o carreras afines, certificado como CEH, seguridad informática, Ethical Hacker y/o CISSP o experiencia en Ethical Hacking, o contrato con una compañía para la prestación de Servicios de Ethical Hacking que tenga personal certificado como CEH y/o CISSP.

2.3.3.2.5. Analista de inteligencia y fraude: El analista de inteligencia de datos y fraude tendrá a su cargo el diseño y la implementación de los modelos analíticos y la aplicación de tecnologías como la inteligencia artificial para el análisis de patrones, la detección de anomalías y la identificación de riesgos de fraude, incluyendo aquellos relacionados con la rotación de personal, el uso indebido de recursos y la expedición irregular de certificados. Se requerirá un (1) profesional en ingeniería de sistemas, estadística, matemáticas o carreras afines, con postgrado o especialización en análisis de datos, inteligencia de negocio o ciencia de datos y con experiencia certificada en proyectos de analítica y/o modelos de detección de fraude en los últimos tres (3) años.

Tiene a su cargo generar posturas de ciberseguridad a través de controles perimetrales usando herramientas como Firewall, IPS, IDS, Antivirus, Correlación de eventos, Monitoreo de dispositivos.

2.3.3.3. Equipo de trabajo de desarrollo

2.3.3.3.1. Gerente de producto

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El Gerente de producto tiene a su cargo el diseño, la planificación, dirección y coordinación del desarrollo, pruebas, integraciones y la operación del Software de Gestión.

Se requerirá un (1) profesional en ingeniería de sistemas, industrial, electrónica, de redes o afines, con posgrado en diseño o desarrollo de producto, o experiencia laboral como gerente, líder o coordinador de producto en los últimos cinco (5) años.

2.3.3.3.2. Gerente o líder de desarrollo

El Gerente o líder de desarrollo tiene a su cargo garantizar que la solución a nivel técnico sea la más adecuada dependiendo de las necesidades actuales y previendo evolución a futuro. Valida previamente cada entrega.

Se requerirá un (1) profesional en ingeniería de sistemas, electrónica, de redes o afines, con posgrado en arquitectura, construcción o ingeniería de software y experiencia laboral certificada como arquitecto, líder, coordinador o gerente de desarrollo en los últimos dos (2) años.

2.3.3.3.3. Ingenieros o tecnólogos de desarrollo

Es el equipo de profesionales o tecnólogos necesario para el desarrollo e integración de las diferentes funcionalidades del software del Sistema de Control y Vigilancia y la aplicación móvil.

Se requerirá que los operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia cuenten con:

Cinco (5) profesionales en ingeniería de sistemas, electrónica, industrial o afines o tecnólogo en sistemas con certificación en lenguajes de programación en los que se encuentra construida el software o aplicación móvil, o experiencia laboral certificada en los últimos tres (3) en dichos lenguajes.

En caso de que el desarrollo de software se contrate con una fábrica de software, el aspirante o actual homologado deberá tener contrato vigente suscrito con dicha fábrica, así como las licencias de uso vigentes en los casos que aplique.

2.3.3.3.4. Arquitecto de software

Un (1) profesional en ingeniería de sistemas, electrónica, computación, software y comunicaciones o carreras afines al cargo. Debe contar con posgrado de especialización o maestría en software. Este profesional será el encargado del

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

diseño de la arquitectura de las diferentes soluciones tecnológicas a implementar para el Sistema de Control y Vigilancia.

2.3.3.3.5. Analista de pruebas/requerimientos

Un (1) profesional en ingeniería de sistemas, técnico o tecnólogo, con conocimientos en aseguramiento de la calidad de software, metodologías ágiles y de pruebas. Este profesional deberá garantizar la idoneidad de los desarrollos a realizar.

2.3.3.4. Equipo de trabajo de inspección y vigilancia técnica

El operador homologado del Sistema de Control y Vigilancia deberá contar con un equipo de profesionales con profundo conocimiento en la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para garantizar la calidad del servicio de supervisión. Este equipo será responsable de revisar y analizar los videos, registros y demás evidencias capturadas por el SICOV, a fin de identificar inconsistencias o irregularidades en el proceso de inspección vehicular, y de validar la pertinencia de las alertas automáticas generadas por el sistema.

Adicionalmente, este equipo será el encargado de llevar a cabo las revisiones aleatorias de videos y la elaboración de los informes de análisis, tal como se establece en las obligaciones del proveedor del SICOV.

Se requerirá un mínimo de dos (2) profesionales con el siguiente perfil:

2.3.3.4.1. Profesional experto en RTMyEC:

Título profesional en ingeniería (mecánica, automotriz, eléctrica o afín) con matrícula profesional vigente. Deberá contar con una especialización en la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, o en su defecto, una experiencia certificada de al menos tres (3) años en la dirección técnica o como inspector de Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) legalmente constituidos y acreditados. Su función principal será la de realizar el análisis técnico de las alertas y la verificación de la correcta aplicación de los protocolos de inspección, conforme a las normas técnicas aplicables (NTC 5375, NTC 5385, etc.). Todos los informes de revisión de videos y hallazgos deberán ir firmados por estos expertos.

2.3.3.5. Mesa de ayuda/ Equipo de soporte

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Entendida como un conjunto de recursos tecnológicos y personal técnico, para prestar servicios con la posibilidad de gestionar y solucionar todas las posibles incidencias de manera integral, junto con la atención de requerimientos relacionados a las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). El personal técnico encargado de Mesa de Ayuda (MDA) debe proporcionar respuestas y soluciones a los usuarios finales, clientes o beneficiarios (destinatarios del servicio), y también puede otorgar asesoramiento en relación con una organización o institución, productos y servicios.

Generalmente, el propósito de MDA es solucionar problemas de la operación y atención de usuarios relacionado con los servicios tecnológicos, equipos de cómputo, electrónicos o software. El homologado deberá contar con un Ingeniero certificado en ITIL (Information Technology Infrastructure Library), en español Biblioteca de Infraestructura de Tecnologías de Información) intermedio superior, quien deberá definir, implementar, entregar, avalar y mantener actualizado el esquema de atención de la mesa de ayuda, así como la implementación de buenas prácticas para la gestión de servicios de tecnologías de la información (TI).

El servicio de Mesa de Ayuda debe estar disponible 24x7x365. Al entrar en operación, el equipo de la Mesa de ayuda será el necesario para el cumplimiento de los ANS (Acuerdo de Niveles de Servicio) atendiendo la demanda de los CDA con los que exista contrato vigente.

2.3.3.5.1. Líder de Mesa de Ayuda

Se requerirá contar con un al menos un (1) profesional en ingeniería de sistemas, industrial, electrónica o carreras afines con posgrado o certificación en ITIL o experiencia en soporte al momento de presentarse al proceso de evaluación de homologación.

2.3.3.5.2. Analistas de soporte/Mesa de Ayuda

Se requerirá contar un equipo de analistas de soporte o mesa de ayuda que permita cumplir con los Acuerdos de Niveles de Servicio establecidos en el presente Anexo Técnico. Este deberá estar integrado por al menos dos (2) profesionales en ingeniería de sistemas, electrónica o redes y ocho (8) técnicos de soporte, técnicos, tecnólogos o ingenieros de sistemas, electrónica, redes, telecomunicaciones o afines. El volumen adicional del personal de analistas obedecerá a la demanda.

2.3.3.6. Equipo de trabajo de infraestructura

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Este equipo deberá ser el personal necesario para dar cumplimiento a la disponibilidad de la infraestructura tecnológica del sistema de control y vigilancia

2.3.3.6.1. Líder de infraestructura

Un (1) profesional en ingeniería de sistemas, electrónica y/ o telecomunicaciones afines a TI, con conocimientos en hardware y servidores. Este profesional se encargará de planificar y gestionar procesos relacionados con infraestructura tecnológica, diseñar y asegurar centros de procesamiento de datos mediante la apropiación de modelos de gestión y mejores prácticas de TI.

2.3.3.6.2. Analista de infraestructura central

Un (1) profesional en ingeniería de sistemas, electrónica, telecomunicaciones o afines a TI. Con conocimientos en administración de servidores y servicios Windows; administración de Nas, SAN, control de acceso, canales de internet y redes.

2.3.4. Aliado u operador de recaudo

El operador homologado del Sistema de Control y Vigilancia deberá ser o contar con contrato vigente con uno o más aliados u operadores de recaudo que deberán cumplir con los siguientes requerimientos:

1. Acreditar experiencia mediante certificación firmada por los clientes en por lo menos dos (2) proyectos donde se haya efectuado integración con los sistemas transaccionales de cualquier sector productivo en los últimos tres (3) años.
2. Ser un miembro del Sistema Financiero Colombiano (en el caso de los bancos deberá ser calificado como de bajo riesgo), u operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia y que tenga convenio para este proyecto por lo menos con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia
3. El aliado de recaudo deberá generar un número de identificación único de pago (PIN) a través de un proceso seguro, que se realiza a través de un algoritmo que concatena diferentes campos de información de una transacción, que finalmente se construye con un consecutivo secuencial, único e irreplicable de forma segura

Además, el operador de recaudo debe cumplir con las siguientes obligaciones:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Encriptación de los datos que viajan a través de la red.
 - Actualización en línea de lo recaudado.
 - Debe estar constituido un esquema de replicación en línea de los datos.
 - Deberá emitir o generar comprobantes de recaudo, con posibilidades de emitir las copias necesarias.
 - Contar con redundancia de un CPD principal y un CAPD, que garantice la continuidad del servicio.
 - Deberá contar con dispositivos de seguridad perimetral en la red.
 - Disponer de un canal de atención inmediata para los usuarios y/o clientes.
 - Deberá tener restricción en la manipulación técnica de los equipos de cómputo o terminales en los puntos de recaudo.
 - Debe registrar y llevar trazabilidad de datos de cada operación de recaudo tales como fecha, hora, placa del vehículo del que se realizará la RTMyEC, valor del servicio, nombres e identificación de la persona que realiza el pago con tipo y número de documento de identidad. Con estos últimos datos deberá generar un algoritmo hash cuyo resultado debe ser un número que permita realizar verificaciones de información y prevenir cualquier intento de violación o cambio de información.
 - Debe registrar, controlar, validar y llevar trazabilidad de los datos de pago tales como: número único de registro o número único de identificación de pago o compra, el valor del pago, el estado (pago o utilizado), fecha del uso del servicio, hora del uso del servicio, número único de uso, entre otros.
 - Deberá presentar e implementar procedimientos que eviten que traten de falsificarse comprobantes de recaudo.
 - Deberá suministrar al operador del SICOV, la información requerida de la trazabilidad de cada operación de recaudo.
 - Deberá efectuar la conciliación bancaria por parte de terceros, respecto al uso y manejo de recursos del Estado de los valores ordenados por el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013.
4. Los aliados de recaudo deberán garantizar atención para resolver cualquier novedad, atender cualquier petición, reclamo o denuncia, por parte de cualquiera de los organismos de apoyo a los que el proveedor SICOV preste el servicio, independientemente del municipio del país en el que se encuentren.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

La atención debe ser garantizada a través de los siguientes canales o medios de atención: línea telefónica, Whatsapp y correo electrónico.

5. El aliado de recaudo deberá brindar la opción de pago a través de diferentes medios, tales como: pagos a través de internet, datáfonos o dispositivos satélites.

Protocolo para zonas sin presencia física del recaudador: En aquellas localidades, zonas o municipios donde el aliado de recaudo no cuente con puntos de recaudo físico o presencia para la recolección de los dineros, deberá implementar un protocolo de recaudo que evite la movilización de efectivo por parte del personal del CDA. Para ello, el recaudador exigirá que el CDA mantenga en una cuenta bancaria, dedicada para tal fin, el monto total de cada servicio prestado (incluyendo los montos correspondientes a terceros como RUNT, ANSV, SICOV y el propio recaudador), el cual será transferido electrónicamente al recaudador de manera inmediata al solicitarse el servicio y tener certeza de su prestación. El recaudador, a su vez, será el responsable de dispersar dichos montos. Este protocolo deberá ser validado por la Superintendencia de Transporte.

2.3.5. Operador tecnológico del servicio para la autenticación biométrica de la Registraduría Nacional del Estado Civil

El operador homologado del Sistema de Control y Vigilancia deberá ser o tener contrato vigente suscrito con un operador del servicio para autenticación biométrica en el nivel 1. Para tal efecto, deberá cumplir con todos los requerimientos y evaluaciones exigidos por la Registraduría Nacional del Estado Civil y estar habilitado por esta conforme a lo dispuesto en la Resolución 27145 de 2023 y las normas que la sustituyan, adicionen o modifiquen.

En cuanto la Registraduría habilite operadores en el nivel 2, de biometría facial, los operadores homologados del SICOV deben cumplir con tales requerimientos.

El operador debe cumplir con los siguientes requerimientos:

1. Acreditar cumplimiento de requisitos con la RNEC según la resolución y anexos vigentes.
2. Tener infraestructura tecnológica aprobada, desplegada, auditada por la RNEC y en producción realizando consultas permanentes para por lo menos una entidad pública o con funciones públicas del servicio de validación de identidad contra las bases de datos de identificación

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

ciudadana (Biometría), manejando el estándar ISO 19794-2, conforme a lo dispuesto en la Resolución 27145 del 2023 de la RNEC, sus anexos y la normatividad vigente.

3. La validación de identidad biométrica deberá tener características de firma electrónica con validez jurídica y probatoria según el Decreto 2364 de 2012, asegurando la autenticidad, integridad y no repudio de la transacción usando los mecanismos previstos por la ley 527 de 1999.

2.4. REQUERIMIENTOS FINANCIEROS

Los requerimientos financieros buscan establecer unas mínimas condiciones económicas que reflejan solidez y capacidad económica suficiente de los operadores del SICOV. Estas condiciones se miden a través del análisis de indicadores clave como la liquidez y el nivel de endeudamiento. Tales parámetros permiten verificar la capacidad del proveedor para cumplir de manera oportuna y satisfactoria con las obligaciones a cargo de los proveedores homologados del SICOV.

La capacidad financiera exigida deberá ser adecuada y proporcional en relación con la naturaleza, el valor, el plazo y la forma de ejecución del Sistema a implementar y operar. Por tanto, los requerimientos deberán definirse considerando el conocimiento del sector asociado al objeto de la presente Resolución, así como las características financieras generales de los actuales y posibles proveedores que busquen homologarse.

En función de las particularidades del servicio, se deberán utilizar los indicadores financieros que resulten más pertinentes para evaluar la viabilidad económica del proveedor frente al alcance del proyecto. Algunos ejemplos comunes pueden incluir: razón corriente, índice de endeudamiento, prueba ácida, entre otros.

Es importante resaltar que la evaluación financiera no debe aplicarse de forma mecánica ni limitarse al uso de fórmulas estándar. Las entidades responsables de la verificación deben tener un conocimiento claro sobre el significado, la interpretación y la aplicabilidad de cada indicador, de modo que el análisis financiero refleje con precisión la aptitud del proveedor para asumir los compromisos requeridos.

Los indicadores de capacidad financiera que se encuentran descritos en el artículo 10 del Decreto 1510 de 2013 son:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Índice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un homologado u homologado para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el aspirante incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Índice de Endeudamiento = Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del aspirante. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del homologado u homologado de no poder cumplir con sus pasivos.

Capital de Trabajo = Activo corriente - Pasivo Corriente, el cual muestra la liquidez operativa que tiene un homologado, es decir, el remanente del homologado luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. Es recomendable su uso cuando la Entidad Estatal requiere analizar el nivel de liquidez en términos absolutos.

La siguiente tabla muestra la interpretación de cada uno de los indicadores de capacidad financiera y su relación con la probabilidad de Riesgo:

Indicador	Si el indicador es mayor, la probabilidad de riesgo es	Límite
Índice de liquidez	Menor	Mínimo
Índice del endeudamiento	Mayor	Máximo

Las entidades estatales pueden establecer indicadores adicionales a los establecidos en el numeral 3 del artículo 10 del Decreto 1510, solo en aquellos casos en que sea necesario por las características, la naturaleza o complejidad del servicio a implementar. Es importante tener en cuenta que los indicadores pueden ser índices como en el caso del índice de liquidez (activo corriente dividido por el pasivo corriente) o valores absolutos como el capital de trabajo y el patrimonio.

Los indicadores solicitados serán los siguientes:

INDICADORES	CONCEPTO	REQUISITO
-------------	----------	-----------

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Capital real (Entendido como el respaldo y solvencia)	Utilidades del ejercicio	> \$ 3.500.000.000
Liquidez	Activo corriente/pasivo corriente	>2
Nivel de endeudamiento	Pasivo total/activo total	<= 50%
Capital de trabajo	Activo corriente-pasivo corriente	>\$3.000.000.000
De riesgo	Activo fijo/patrimonio neto	<0.6

El operador homologado deberá presentar los siguientes documentos mínimos con la presentación de la carta de intención:

2.4.1. Balance general, estado de resultados y notas a los estados financieros

Con corte al 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la presentación de la propuesta ante la Superintendencia de Transporte, aprobados por el órgano competente, debidamente certificados y dictaminados.

La Superintendencia de Transporte, al hacer la verificación financiera, podrá requerir información adicional del aspirante o actual homologado para el esclarecimiento de la información, tales como: estados financieros de años anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte. Asimismo, podrá pedir las aclaraciones que considere necesarias, sin que las aclaraciones o documentos que el homologado allegue a la solicitud de la Superintendencia puedan modificar, adicionar o complementar la propuesta. Para efectos del dictamen de los estados financieros, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 222 de 1995 que indica: "Son dictaminados aquellos estados financieros certificados que se acompañen de la opinión profesional del revisor fiscal o, a falta de este, del contador público independiente que los hubiere examinado de conformidad con las normas de auditoría generalmente aceptadas. Estos estados deben ser suscritos por dicho profesional, anteponiendo la expresión "ver la opinión adjunta" u otra similar. El sentido y alcance de su firma será el que se indique en el dictamen correspondiente.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Cuando los estados financieros se presenten conjuntamente con el informe de gestión de los administradores, el revisor fiscal o contador público independiente deberá incluir en su informe su opinión sobre si entre aquellos y estos existe la debida concordancia". En consecuencia, entiéndase que quien certifica los estados financieros no puede dictaminar los mismos. Solo se aceptará "dictamen limpio", entendiéndose por este, aquel en el que se declara que los estados financieros presentan razonablemente en todos los aspectos significativos, la situación financiera, los cambios en el patrimonio, los resultados de operaciones y los cambios en la situación financiera de la entidad, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

Los operadores homologados deberán presentar los estados financieros dictaminados a corte 31 de diciembre del año inmediatamente anterior durante los años en que presten el servicio en caso de resultar homologados.

En caso de que el operador homologado sea evaluado antes del 31 de marzo de la vigencia en que se presente, y no cuente con los estados financieros a corte de 31 de diciembre de la vigencia inmediatamente anterior, podrá presentar los estados financieros del año fiscal anterior.

2.4.2. Fotocopia de la tarjeta profesional del contador, revisor fiscal o contador independiente, según corresponda;

2.4.3. Certificación expedida por la Junta Central de Contadores, la cual no será anterior a tres (3) meses de la fecha de presentación de la solicitud, del contador, revisor fiscal o contador independiente, según corresponda.

2.4.4. Indicadores de las uniones temporales o consorcios

En caso de que operador participe de una Unión Temporal o Consorcio, para los efectos de este Anexo, deberán cumplir con los indicadores financieros que se proponen. Los indicadores se calcularán mediante la sumatoria simple del resultado de cada uno de sus integrantes.

2.5. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

Este documento establece los requerimientos técnicos mínimos que deben ser cumplidos por parte de los operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte para Centros de Diagnóstico

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Automotor que realizan las Revisiones Técnico-Mecánicas y de Emisiones Contaminantes, con el fin de cumplir con el objeto para el cual fue creado y garantizar su funcionamiento óptimo y disponibilidad.

A través de los distintos componentes mínimos que se desarrollan en este documento (Centro de Procesamiento de Datos, Centro de Operaciones de Seguridad, Mesa de Ayuda, Red de Comunicaciones y Software de gestión y control), se deberá garantizar la operación del Sistema, el óptimo desempeño de la totalidad de sus funciones mínimas previstas en la Resolución 5790 de 2016, así como el procesamiento y la transmisión segura de la información.

Los requerimientos y condiciones del Sistema y los requisitos exigidos al proveedor, en razón de su naturaleza tecnológica, están sujetos a modificaciones como consecuencia del desarrollo y avances de la ciencia y la tecnología. Para la elaboración de este documento, se ha tenido en cuenta la información en materia de normas, estándares y reglamentaciones técnicas internacionales. En caso que alguna de estas normas técnicas internacionales quede en desuso, se debe utilizar cualquier otra norma que la reemplace.

Son componentes del SICOV:

- 1. Centro de Procesamiento de Datos (CPD).** Es el lugar o instalación física donde se concentran un conjunto de recursos tecnológicos (servidores, sistemas de almacenamiento, equipos de red, *hardware*, *software*) y humanos necesarios para la organización, realización y control del procesamiento de la información. También se le conoce como centro de datos o *datacenter*.

Sirve para alojar y operar las aplicaciones y datos críticos de un sistema, garantizando la continuidad y disponibilidad del servicio. Su propósito principal es asegurar la accesibilidad y confianza de la información 24 horas al día, 7 días a la semana, 365 días al año. Provee la infraestructura fundamental para el almacenamiento seguro y el procesamiento de la información, permitiendo la fiabilidad, seguridad, redundancia y diversificación de los datos y servicios. En el contexto del SICOV, es donde residen el software de gestión, las bases de datos y la información de control y monitoreo.

- 2. Centro de Operaciones de Seguridad (SOC).** Es un grupo de personas, procesos, infraestructura y tecnología dedicados a gestionar, tanto de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

forma reactiva como proactiva, amenazas, vulnerabilidades y, en general, incidentes de seguridad de la información.

Su objetivo es minimizar y controlar el impacto de los eventos de seguridad en el sistema. Sirve para monitorear, detectar, analizar y responder a incidentes de ciberseguridad, aplicando controles para la defensa y manteniendo la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la información. En el SICOV, el SOC es fundamental para prevenir fraudes, proteger datos sensibles y asegurar la continuidad operativa frente a ataques o vulnerabilidades.

- 3. Mesa de Ayuda (Help Desk).** Es un conjunto de recursos tecnológicos y humanos, diseñado para prestar servicios con la posibilidad de gestionar y solucionar todas las posibles incidencias de manera integral, junto con la atención de requerimientos relacionados con las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC).

Este acápite desarrollará reglas básicas de operación de la Mesa de Ayuda.

- 4. Red de Comunicaciones.** Se refiere a la infraestructura necesaria para interconectar todos los elementos del Sistema de Control y Vigilancia, incluyendo los Centros de Diagnóstico Automotor y la Superintendencia de Transporte.

Sirve para garantizar la transmisión segura, eficiente y confiable de la información entre todos los componentes y actores del sistema. Es la base para que la información (como validaciones biométricas, registros de clases, gestión de recursos, certificaciones, etc.), pueda fluir en tiempo real desde los organismos de apoyo hacia los servidores centrales del SICOV, así como para la comunicación con sistemas externos de terceros involucrados con la operación, así como el RUNT, SIMIT, proveedores o entidades externas, entre otros. Permite la conectividad y el acceso a las redes de área extensa (WAN) e internet.

- 5. Software de gestión y control.** El Sistema de Control y Vigilancia contará con una solución de software ejecutable en la sede de los Centros de Diagnóstico Automotor que realicen las revisiones técnico-mecánicas y de gases contaminantes, que permita capturar información y llevar trazabilidad integral de su operación, en cada una de las etapas de la prestación del servicio, bajo los parámetros definidos por la

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Superintendencia de Transporte. La parametrización precisa y segura de este Sistema permitirá vigilar y controlar el cumplimiento de las obligaciones de este grupo de vigilados.

- 6. Hardware y software requerido.** La operación del SICOV requerirá de la adquisición, disposición e implementación de dispositivos hardware (a nivel centralizado y descentralizado) y software que faciliten y permitan el funcionamiento de la herramienta del software de gestión y control del SICOV.

2.5.1. Documentación técnica

Los operadores homologados deberán presentar la siguiente documentación técnica:

2.5.1.1. Copia del certificado de registro de soporte lógico de la Dirección Nacional de Derechos de Autor respecto del software de gestión y control del SICOV. En el caso de que el aspirante utilice una licencia de software de una solución fabricada por otra compañía, deberá adjuntar copia de la licencia de uso o cesión de derechos de autor por parte de la compañía fabricante.

2.5.1.2. Relación de equipos del CPD y CPAD, identificando marca, modelo, el datasheet y soporte de Gartner o Forester Wave de las soluciones de servidores, SAN, licencia de sistemas operativos y licencias de bases de datos. En caso de que el CPD se encuentre subcontratado se debe adjuntar copia de contrato. Los contratos deberán tener una duración mínima de veinticuatro (24) meses.

2.5.1.3. Relación de equipos del Centro de Operaciones de Seguridad identificando marca, modelo, IPS, Herramienta DAM. Firewall, Herramienta, SIEM, SAN, Escáner de Vulnerabilidades, Application Delivery Controller. En el caso en el que el Centro de operaciones SOC se encuentre subcontratado, la relación presentada deberá ser del proveedor contratado. En caso de que la operación del NOC-SOC se encuentre subcontratado, se debe adjuntar **copia de contrato**.

2.5.1.4. Plan de recuperación de desastres del Operador, indicando los objetivos de recuperación.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.2. Aspectos técnicos generales del SICOV

El Sistema de Control y Vigilancia deberá concebirse, diseñarse e implementarse bajo los siguientes principios y requisitos técnicos generales, que regirán la totalidad de sus componentes y operaciones:

1. **Ubicación segura de la infraestructura centralizada:** Las instalaciones físicas principales y las de respaldo (sistema espejo) de la infraestructura centralizada del SICOV (CPD, SOC) deberán estar ubicadas en la República de Colombia, en sitios seguros, con controles de acceso físico y vigilancia permanente, que permitan procesos de auditoría sobre la información y su administración. Se buscará la diversificación geográfica para garantizar la continuidad del servicio ante eventos de impacto regional.
2. **Operación continua y planes de contingencia:** Todos los componentes del Sistema deberán contar con la capacidad para garantizar la operación continua (24/7/365), con sus respectivos planes de contingencia y protocolos de actuación definidos para la atención de incidentes y la recuperación ante fallas. La disponibilidad operativa deberá reflejar los niveles de servicio establecidos para cada componente.
3. **Escalabilidad y rendimiento robusto:** Los componentes del sistema deberán responder a los niveles de escalabilidad requeridos, tanto vertical como horizontal, que permitan atender picos de demanda y expansiones futuras de la prestación del servicio a la totalidad de los organismos de apoyo a nivel nacional. En consecuencia, la infraestructura tecnológica deberá estar soportada por equipos de cómputo robustos, con alto poder de procesamiento y capacidad para ejecutar cargas operativas intensivas.
4. **Almacenamiento y conectividad resilientes:** Se requerirán sistemas de almacenamiento de alto rendimiento, capaces de soportar tanto las operaciones activas como los periodos de reposo de datos, incorporando esquemas de redundancia y tolerancia a fallos para asegurar la continuidad e integridad del servicio. La solución deberá incluir también equipos de comunicación como switches, routers y balanceadores de carga que garanticen la conectividad eficiente, segura y de alta disponibilidad entre todos los componentes del sistema y con los sistemas externos de la Superintendencia de Transporte y otras entidades.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

5. **Seguridad integral (perimetral y lógica):** La infraestructura deberá contemplar la implementación de soluciones de seguridad perimetral y lógica de última generación, mediante el uso de firewalls de próxima generación, WAF (Web Application Firewall), sistemas de prevención de intrusiones (IPS/IDS) y otros dispositivos de inspección profunda de tráfico (DPI). Estas soluciones permitirán el monitoreo continuo, la detección proactiva de amenazas, la generación automatizada de alertas y la gestión integral de incidentes de seguridad, protegiendo la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.
6. **Software de monitoreo centralizado:** Será necesario contar con sistemas operativos estables y seguros, así como software especializado para el monitoreo y administración centralizada del sistema. Dicho software deberá permitir observar el estado de la infraestructura en tiempo real, generar reportes de desempeño, administrar recursos, controlar eventos críticos, facilitar el análisis predictivo del comportamiento del sistema y apoyar la toma de decisiones basada en datos.
7. **Respaldo, recuperación de desastres y continuidad del negocio:** Deberá garantizarse la disponibilidad de mecanismos de respaldo (*backup*) y recuperación de datos robustos, además de herramientas de continuidad operativa que aseguren la integridad, disponibilidad y trazabilidad de la información crítica durante toda la operación del SICOV. Para ello, el proveedor del Sistema deberá contar con un Plan de Recuperación de Desastres (DRP) debidamente documentado y probado periódicamente, y un Plan de Continuidad del Negocio (BCP) que asegure la resiliencia de los servicios esenciales.
8. **Provisión de hardware:** El *hardware* necesario para el funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia en las sedes de los CDA, será provisto, instalado, configurado y mantenido por los proveedores homologados del SICOV.

La Superintendencia de Transporte definirá en el presente Anexo Técnico los estándares funcionales, de rendimiento y de seguridad mínimos que deberá cumplir todo el hardware necesario para la operación del SICOV en las sedes de los CDA.

2.5.3. Plan de Recuperación de Desastres (DRP)

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Todo operador del SICOV debe contar con un Plan de Recuperación de Desastres (DRP) que garantice la continuidad del negocio en cualquier circunstancia que pueda afectar la disponibilidad y estabilidad de la operación y los niveles de servicio del SICOV.

El DRP deberá ser remitido a la Superintendencia de Transporte como requisito para la obtención de la homologación como operador del SICOV o para su actualización en el caso de los actuales proveedores. Dicho Plan deberá estar suscrito por el líder del proceso de gestión de sistemas de información y tecnología y haber sido aprobado por la Gerencia.

2.5.3.1. Objetivos de recuperación (RTO y RPO) del SICOV

Dada la naturaleza crítica del Sistema de Control y Vigilancia, su rol esencial para la función de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, y su impacto directo en la operación continua y diaria de los organismos de apoyo al tránsito a nivel nacional, se establecen los siguientes objetivos de recuperación:

2.5.3.1.1. Objetivo de Tiempo de Recuperación (RTO - Recovery Time Objective)

El Objetivo de Tiempo de Recuperación para el Sistema de Control y Vigilancia será de treinta (30) minutos. Esto significa que, ante cualquier interrupción o desastre que afecte la operación del SICOV, el tiempo máximo permitido para restaurar completamente la funcionalidad del sistema y sus servicios críticos, de manera que los organismos de apoyo puedan retomar su operación, no deberá exceder de este tiempo, sin pérdida significativa de datos. Este RTO aplica a todas las funcionalidades esenciales que soportan la prestación de servicios a los usuarios y las actividades de vigilancia de la Superintendencia.

El parámetro de treinta (30) minutos aplicará al CPD. Para sus estaciones remotas será de cuatro (4) horas.

2.5.3.1.2. Objetivo de Punto de Recuperación (RPO - Recovery Point Objective)

El Objetivo de Punto de Recuperación para el Sistema de Control y Vigilancia será de diez (10) minutos. Esto implica que, en caso de cualquier incidente o desastre, la cantidad máxima de datos que se permite perder es muy baja. Todas

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

las transacciones y la información generada y procesada por el SICOV deberán ser replicadas y sincronizadas en tiempo real, garantizando que no haya pérdida de información crítica entre el momento del incidente y el punto de recuperación. Este RPO de diez (10) minutos es fundamental para la integridad y trazabilidad de los procesos de control y vigilancia.

2.5.3.2. Plataforma de Disaster Recovery

El homologado deberá incorporar dentro de su solución tecnológica una herramienta de recuperación crítica con niveles de igual forma, herramientas que permita generar políticas de Backup a los servidores, almacenamiento y ambientes virtualizados.

2.5.3.3. Parámetro objetivo de recuperación de análisis de datos

Se deberá garantizar reanudación completa del procesamiento en menos de 1 hora.

2.5.4. Centro de Procesamiento de Datos (CPD) y Centro Alterno de Procesamiento de Datos (CAPD)

2.5.4.1. Objetivo y estructura

El proveedor del SICOV deberá implementar y operar un Centro de Procesamiento de Datos (CPD) principal y un Centro Alterno de Procesamiento de Datos (CAPD), que constituyan la infraestructura centralizada para el alojamiento, procesamiento y resguardo de la información del SICOV. El CPD y CAPD se componen de servidores, bases de datos, canales de comunicación, dispositivos de red y de seguridad, y el personal encargado de la gestión de estos recursos.

2.5.4.2. Requisitos generales y certificación

El CPD y CAPD del SICOV (principal y alternativo) deben cumplir como mínimo con lo establecido para la certificación como **TIER III**. La condición de operación de estos centros deberá ser **activo – pasivo**. La infraestructura tecnológica de los dos CPD debe estar instalada en dos sitios geográficamente diferentes. Los

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

recursos, cuyas características se detallan a continuación, deben ser de uso exclusivo para la operación del Sistema de Control y Vigilancia.

2.5.4.3. Recursos de cómputo y procesamiento

El CPD/CAPD deberá tener como mínimo las siguientes capacidades de cómputo para la operación:

- a. **Servidores:** Equipos tipo servidor de rack, de tipo empresarial y de alta disponibilidad, organizados en granjas de servidores físicos y/o virtuales.
- b. Deberán contar con **procesadores multinúcleo** de alto rendimiento de última generación (CPU) y aceleradores gráficos (GPU) para cómputo de propósito general (GPGPU) con soporte a tecnologías como CUDA o Tensor Cores, para ejecutar cargas de inteligencia artificial, inferencias y análisis en tiempo real de datos.
- c. **Arquitectura de software:** La infraestructura deberá ser compatible con plataformas de virtualización y deberá permitir la implementación de entornos de contenedorización y orquestación basados en Kubernetes para garantizar escalabilidad, despliegue automatizado, balanceo de cargas y una gestión eficiente de los recursos computacionales. Los servidores también deberán ser compatibles con entornos de ejecución que soporten arquitecturas basadas en microservicios, facilitando la implementación de *pipelines* de procesamiento distribuido y la integración con herramientas de DevOps, CI/CD y gestión de clústeres.
- d. **Resiliencia y tolerancia a fallos:** El sistema debe garantizar tolerancia a fallos, auto-recuperación de servicios y escalabilidad horizontal dinámica, permitiendo el aprovisionamiento y redistribución automática de cargas en función de la demanda de procesamiento analítico o de inferencia.

2.5.4.4. Requerimientos de almacenamiento

El sistema de almacenamiento del CPD/CAPD deberá garantizar el acceso de alta velocidad y baja latencia para operaciones críticas en tiempo real.

- **Almacenamiento de datos en tiempo real (SAN):** Se debe garantizar una arquitectura de almacenamiento tipo SAN (Storage Area Network) de nivel empresarial. Sus principales características serán:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Arquitectura redundante 2N o superior, con controladoras duales activo-activo o activo-pasivo.
 - Conectividad de alta velocidad mediante canales de fibra.
 - Soporte para volúmenes compartidos *multi-host* con compatibilidad con hipervisores.
 - Utilización de unidades NVMe y/o SSD SAS de alto rendimiento.
 - Capacidad de escalar horizontal y verticalmente.
 - Integración con sistemas de respaldo en línea y replicación síncrona/asíncrona entre sitios para garantizar la continuidad operativa.
- **Almacenamiento de Información en Reposo (NAS):** El subsistema **NAS** (*Network Attached Storage*) será destinado al almacenamiento de grandes volúmenes de información en reposo, incluyendo registros históricos, datos procesados y respaldos de largo plazo. Sus características clave incluirán:
- Arquitectura escalable basada en clúster, con soporte de protocolos de red estándar como NFS v4, SMB 3.1.1 y FTP/SFTP.
 - Discos de tipo SATA III de alta capacidad.
 - Mecanismos de protección de la información como RAID 6 o Erasure Coding, *snapshots* y replicación diferencial a otras ubicaciones o a nube privada.
 - Interfaz de administración unificada que permita monitoreo en tiempo real, asignación de cuotas y control de accesos.
 - Soporte para auditoría y trazabilidad conforme a esquemas de seguridad.

2.5.4.5. Requerimientos de bases de datos

El sistema deberá contar como mínimo con un modelo de base de datos diseñado para soportar operaciones intensivas de consulta, almacenamiento estructurado y no estructurado, y procesamiento analítico en tiempo real.

- **Arquitectura:** Deberá estar basado en una arquitectura distribuida, desplegable sobre entornos virtualizados y/o contenedorizados (Kubernetes), permitiendo su escalado automático.
- **Tipos de bases de datos:** La plataforma debe soportar bases de datos relacionales (SQL) para garantizar integridad referencial y consistencia

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

ACID, y bases de datos NoSQL para soportar grandes volúmenes de datos semiestructurados y consultas de alta velocidad.

- **Alta disponibilidad y tolerancia a fallos:** Deberá garantizar la disponibilidad continua de los datos mediante mecanismos como replicación síncrona y/o asíncrona entre nodos, con soporte para recuperación automática ante fallos (*failover* automático).
- **Despliegue y Respaldo:** Debe permitir el despliegue sobre volúmenes persistentes gestionados por Kubernetes.

2.5.4.6. Seguridad y gobernanza de datos

La solución deberá contemplar medidas de protección de la información, tanto física como lógica.

- **Seguridad Física y Lógica:** Deberá contar con dispositivos de seguridad de red actualizados, incluyendo Firewall de Nueva Generación (NGFW), WAF (*Web Application Firewall*), IDS/IPS, Protección de *endpoint* para servidores, protección contra ataques DDoS y VPN Segura.
- **Cifrado de Datos:** Deberá implementarse un cifrado robusto de datos en tránsito (TLS 1.3 o superior) y en reposo (AES-256).
- **Protección de datos biométricos:** Se deben implementar controles de protección de datos como el almacenamiento seguro en repositorios cifrados y segmentados, el uso de técnicas como *hash* biométrico o plantillas encriptadas, y una trazabilidad completa de accesos a la biometría con auditorías y alertas.
- **Control de acceso y auditoría:** La solución deberá contemplar control de accesos basado en roles (RBAC), autenticación multifactor y auditoría de accesos. Se requiere monitoreo continuo de la seguridad.

2.5.4.7. Resiliencia y recuperación

El CPD/CAPD deberá garantizar la recuperación del servicio y la información en caso de contingencia.

- **Respaldo y recuperación:** El sistema debe usar herramientas para realizar copias de seguridad/backups en entornos seguros tales como unidades de cinta, dispositivos NAS, almacenamiento en la nube, o PBBA. Deberá contar con mecanismos de respaldo automatizado y programado con una retención mínima de 90 días hábiles, replicación en el CAPD (activo-pasivo), y gestión de *snapshots* y puntos de restauración.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- **Plan de respaldo:** El proveedor deberá contar con un plan de respaldo de la información que defina la selección de datos, frecuencia de copias, métodos, medios de almacenamiento y pruebas de recuperación. Al menos una copia deberá ubicarse fuera del sitio del CPD, CAPD y la sede del proveedor.
- **Energía y redundancia eléctrica:** El sistema eléctrico debe contar con un sistema redundante N+1 para UPS y plantas eléctricas. Se requiere un respaldo mínimo de 96 horas de energía. El sistema de transferencia automática de potencia no debe tomar más de 10 segundos.

2.5.4.8. Condiciones físicas y ambientales

La ubicación y la estructura física del CPD/CAPD deberán cumplir con requisitos de seguridad y control ambiental.

- **Ubicación y diversificación:** El CPD principal deberá estar ubicado en territorio nacional, y el CPAD podrá estar ubicado en territorio nacional o extranjero.
- **Control de acceso físico:** Se requerirá control de acceso y seguridad perimetral, con sistema de control biométrico y clave, acceso y control de ingreso mediante portería y sistema de autorización personal con guardias 7x24x365.
- **Sistemas de protección:** El CPD debe contar con CCTV, un sistema de detección, notificación y extinción de incendios con agente limpio, un sistema de pararrayos, y control de condiciones ambientales.
- **Infraestructura de cableado:** Deberá contar con piso falso o un sistema de distribución aérea o elevada de bandejas porta cables, con materiales incombustibles y retardantes al fuego, y los racks, gabinetes y bandejas porta cables deben contar con conexión a tierra.
- **Sistema de aire acondicionado:** Se suministrará, instalará y dejará en perfecto funcionamiento, aires acondicionados requeridos los cuales serán instalados en los centros de cableado y racks de los equipos.
- **Sistema de medición de condiciones ambientales:** Se deben instalar los sistemas necesarios para medir las condiciones de temperatura y humedad dentro del centro de cableado y racks de los equipos.

2.5.4.9. Soporte remoto y gestión de servicios

El proveedor deberá garantizar la atención oportuna de incidencias y requerimientos.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- **Servicio de manos remotas:** Deberá proveer un servicio de manos remotas de mínimo 5 horas mensuales, con una disponibilidad de 24x7x365.
- **Mesa de Ayuda (Help Desk):** Deberá contar con un sistema de información WEB para Mesa de ayuda, con un plan de comunicaciones para atención de incidentes, un formulario de solicitudes vía web y la consulta del histórico de casos.

2.5.4.10. Desarrollo y gestión de aplicaciones

- **Ambientes:** El CPD deberá disponer de la infraestructura requerida para crear e implementar ambientes independientes para desarrollo de software, pruebas y producción.
- **Herramientas y automatización:** Deberá contar con herramientas para la gestión de contenedores y orquestadores (Docker, Kubernetes, OpenShift) y gestionar la integración con herramientas de desarrollo colaborativo, control de versiones y automatización CI/CD.

2.5.5. Red de Comunicaciones

Cada uno de los CDA deberán disponer de un canal de internet que tenga una dirección IP Pública Fija, garantizando la conectividad segura y estable de cada organismo de apoyo con la infraestructura central del SICOV.

Para la ejecución de la plataforma, se requiere contar con conexión a internet dedicado mínimo de 100MB simétrico dedicado únicamente para la aplicación; de igual manera debe permitir la instalación de equipos de administración y monitoreo por parte de los operadores para la verificación y control del sistema

Para garantizar la conectividad, los CPD y CPAD deberán contar con equipos de comunicaciones con las siguientes características como mínimo:

- **Switches de Red:**
 - o Nivel 3 Administrable
 - o 24 puertos Fast Ethernet, velocidad 10/100/1000 Mbps
 - o Cifrado integrado por capa de sockets seguros (SSL)
 - o Manejo de listas de control de acceso (ACL)
 - o Funcionalidad VLAN

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Permita la inspección dinámica del protocolo de resolución de direcciones (ARP), protección de IP de origen y detección del protocolo DHCP, que permiten detectar y bloquear ataques deliberados de la red.
- Compatibilidad con IPv6.

2.5.6. Operación técnica de la Mesa de Ayuda

La Mesa de Ayuda debe contar con una herramienta o software que soporte la gestión de los siguientes canales de atención, asegurando su accesibilidad tanto para usuarios técnicos como para usuarios sin conocimientos especializados en tecnología:

- Chat en tiempo real con soporte.
- Atención telefónica.
- Chatbot inteligente.
- Correo electrónico.
- WhatsApp.
- Atención en los sitios web del operador homologado.

2.5.6.1. Procesos y gestión operativa

El actual homologado deberá garantizar la implementación y el cumplimiento de los siguientes procesos documentados para la operación de la Mesa de Ayuda:

Manual y procedimiento de atención: Disponer de un manual y procedimiento detallado para la atención al usuario.

Clasificación de peticiones: Disponer de un manual o procedimiento para la correcta clasificación de las peticiones realizadas.

Priorización de peticiones: Disponer de un manual o procedimiento para la adecuada priorización de las peticiones realizadas.

Gestión de tickets: Por cada incidencia o solicitud que presente un organismo de apoyo al tránsito, se creará un ticket en la Mesa de Ayuda, a través de una herramienta de gestión de tickets. Los tickets creados deberán escalar hasta que el operador homologado brinde una solución o respuesta aceptable y/o cierre el caso luego de haber hecho la gestión correspondiente con el usuario.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.6.2. Gestión del conocimiento y capacitación

El proveedor deberá asegurar la constante actualización del conocimiento y la capacitación, tanto para su personal de Mesa de Ayuda como para los usuarios del SICOV:

Capacitación de analistas: Capacitar permanentemente a los analistas de la Mesa de Ayuda sobre el software del Sistema de Control (incluyendo sus versiones y actualizaciones), y sobre el uso y soporte de los dispositivos de *hardware* y *software* asociados a la operación del SICOV.

Manual de uso del SICOV: Disponer de un manual de uso del SICOV para orientar al usuario sobre las funcionalidades y casos de uso del SICOV.

Módulo de preguntas frecuentes (FAQ): Disponer de un módulo de preguntas frecuentes y actualizadas, accesible para el personal de los organismos de apoyo al tránsito que interactúan con el SICOV.

Material de orientación: Diseñar material gráfico y multimedia para orientar al personal que interactúa con el SICOV.

Planes de divulgación y capacitación: Contar con planes de divulgación y capacitación sobre el uso del sistema y las novedades.

2.5.7. Software de gestión y control del Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor

El Sistema de Control y Vigilancia contará con una solución de software que, ejecutándose en la infraestructura centralizada del operador homologado y en las sedes (fijas y móviles) de los Centros de Diagnóstico Automotor, permita capturar, procesar, gestionar y analizar la información, y llevar trazabilidad integral de su operación, en cada una de las etapas de la prestación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC), bajo los parámetros definidos por la Superintendencia de Transporte. La parametrización precisa y segura de este Sistema permitirá vigilar y controlar el cumplimiento de las obligaciones de este grupo de vigilados, previniendo activamente el fraude y asegurando la integridad de los resultados.

Funcionalidades tecnológicas del software de gestión y control del SICOV para CDA:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El software del SICOV 2.0 para Centros de Diagnóstico Automotor deberá proveer las siguientes funcionalidades tecnológicas y capacidades operativas:

2.5.7.1. Gestión del registro y administración de los Centros de Diagnóstico Automotor y unidades móviles.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá disponer de las funcionalidades necesarias para gestionar el registro inicial y mantener permanentemente actualizada la información completa y fidedigna de cada Centro de Diagnóstico Automotor y sus unidades móviles asociadas. Este registro integral incluirá, como mínimo, los siguientes datos:

a) Identificación legal y comercial: Nombre o razón social completa; Número de Identificación Tributaria (NIT); y, conforme a su naturaleza jurídica, el número de matrícula mercantil vigente.

b) IDRUNT: Código ID asignado en el Registro Único Nacional de Tránsito (IDRUNT).

c) Ubicación y contacto: Departamento, municipio, dirección detallada y georreferenciada de su sede habilitada; números de teléfono de contacto actualizados; y direcciones de correo electrónico institucional designadas para notificaciones oficiales. Para CDA Móviles, se deberá validar el rango de cobertura y el diseño técnico de la instalación.

d) Representación legal: Información completa y vigente del representante legal principal y de los suplentes registrados, incluyendo nombres y apellidos completos, tipo y número de documento de identidad.

e) Detalles operativos y de habilitación: Horarios de atención al público para cada sede; y la información detallada (número, fecha de expedición, entidad emisora y vigencia) de la resolución de habilitación expedida por el Ministerio de Transporte, en su defecto o de forma complementaria, la constancia que acredite su registro activo y habilitado en el RUNT. Para CDA Móviles, se requerirá la confirmación de su autorización como prestador de servicio de unidad Móvil.

f) Número de identificador único ante la RNEC (IDClient): El proveedor del Sistema procederá con el registro y la gestión centralizada del número único de IDClient asignado por la Registraduría Nacional del Estado Civil a cada CDA.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Este IDClient es indispensable para que en el CDA se puedan realizar, a través del SICOV y del operador biométrico autorizado por la RNEC, las verificaciones de identidad mediante cotejo de huella dactilar contra las bases de datos de la RNEC.

- i. El registro de este IDClient en el SICOV deberá estar soportado por la constancia oficial de asignación expedida por la RNEC, la cual indicará su fecha de creación.
- ii. Como medida para prevenir la duplicidad de registros, el SICOV, a través de su operador, deberá implementar un mecanismo de verificación, al momento del registro o vinculación de un CDA, para constatar que dicho organismo de apoyo no posea otro IDClient activo y previamente registrado en el Sistema SICOV para la prestación de servicios. Esto implica la consulta a través de mecanismos de interoperabilidad con todos los operadores homologados. Cualquier inconsistencia o posible duplicidad detectada deberá ser reportada a la Registraduría Nacional del Estado Civil y a la Superintendencia de Transporte para su debida gestión.
- iii. El sistema estará parametrizado de tal manera que asegurará que ningún CDA se registre con el IDClient de otro organismo de apoyo.

g) Información adicional requerida: Cualquier otra información, dato o documento que la Superintendencia de Transporte determine como necesario. El Sistema deberá ser tecnológicamente flexible para permitir la incorporación y gestión estructurada de estos campos o documentos adicionales.

h) Generación de hash para la integridad de los datos: El Sistema de Control y Vigilancia deberá generar un hash criptográfico de cada registro de datos críticos para garantizar su inalterabilidad y la integridad de la información. Este proceso se aplicará obligatoriamente a:

- Los registros de cada validación de identidad (exitosa o fallida) de los inspectores y directores técnicos, al inicio y al final de cada prueba de inspección.
- Los resultados de las pruebas de inspección técnica vehicular recibidos directamente de los equipos de medición.
- Los registros de las inspecciones visuales, incluyendo el video, audio y texto generados durante el proceso.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

La herramienta deberá permitir a la Superintendencia de Transporte cotejar el hash original de cualquier registro para verificar que no ha sido modificado.

2.5.7.2. Gestión y registro de pagos de servicios de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

El Sistema deberá facilitar y garantizar el registro seguro del pago de la tarifa correspondiente a la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes y la eventual certificación del vehículo. Este proceso incluirá el manejo de los valores asociados que deban ser distribuidos a terceros autorizados, y se articulará mediante la generación de un número único de identificación de pago (PIN), el cual estará obligatoriamente asociado al número de documento de identidad del usuario (tenedor del vehículo) y a la placa del vehículo.

a) Condicionamiento para el pago: Como medida para prevenir el fraude, el SICOV, a través del recaudador, solo habilitará la generación del PIN para una RTMyEC después de haber verificado:

- De manera automática y en tiempo real, consultando la información disponible en el RUNT, que la placa y características del vehículo que se va a inspeccionar sea el mismo asociado al PIN que se pretende generar.
- Después de haber verificado que el vehículo no cuente con medias, registros o reportes de autoridades que impidan la realización de la RTMyEC, (ej. denuncias por hurto, traspasos a persona indeterminada, o cualquier otra medida o situación similar).
- Después de haber verificado en el RUNT que el vehículo a ser evaluado no tiene un registro de rechazo o solicitud pendiente en otro CDA.

Adicionalmente, el PIN de pago solo podrá ser generado por parte del operador de recaudo cuando el valor total del servicio prestado por el CDA, más los valores de terceros que debe pagar el usuario, haya sido transferido a su cuenta, en el momento en que el servicio se vaya a prestar, de lo cual deberá quedar trazabilidad y constancia en el SICOV.

c) Recaudo efectivo de la tarifa: Para la recaudación efectiva de la tarifa se deberá cumplir con alguna de las condiciones señaladas en el acápite de Requisitos Administrativos de este Anexo Técnico.

d) Facilidades de pago: El sistema permitirá que el usuario pueda hacer el pago del servicio y los pagos a terceros a través de pasarelas de pago a través

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

del recaudador. El aliado de recaudo deberá brindar la opción de pago a través de diferentes medios, tales como: pagos a través de internet, billeteras de pago, datáfonos, o en oficinas satélites del aliado de recaudo.

e) Vigencia del PIN de pago: Para garantizar la transparencia y la correcta conciliación de los recursos, se establece que el PIN de pago generado por el servicio de recaudo tendrá una vigencia máxima de un (1) día, que corresponderá a la misma fecha de su generación. Finalizado el día de su generación, si el PIN no ha sido consumido para la prestación del servicio de RTMyEC, este será anulado automáticamente por el SICOV. El sistema deberá asegurar la devolución del valor de la transacción inicial al usuario a través del mismo medio de pago.

2.5.7.3. Gestión del registro y trazabilidad de personal de inspección y certificación.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá disponer de funcionalidades para gestionar de manera integral el ciclo de vida laboral/contractual del personal que participa en las inspecciones vehiculares y la expedición de certificados, incluyendo inspectores y directores técnicos y del personal administrativo y directivo que interactúe con el Sistema o participe en los procesos de registro de usuarios e información, administración de recursos del CDA. El sistema deberá registrar y mantener actualizada la información de vinculaciones y desvinculaciones, así como la historia laboral/contractual de este personal. El tratamiento de esta información se sujetará en todo momento a la Ley 1581 de 2012 y demás normas concordantes sobre protección de datos personales.

1. Registro inicial del personal y validación de identidad:

a) Todo miembro del personal deberá ser registrado en el SICOV previo al inicio de sus labores. Este registro inicial estará condicionado a la superación exitosa del procedimiento de enrolamiento y verificación de identidad contra las bases de datos de la RNEC, conforme a lo detallado en los numerales correspondientes de este Anexo.

b) El Sistema registrará la fecha de vinculación y, cuando ocurra, la fecha de desvinculación efectiva del personal del CDA, información que deberá ser actualizada diligentemente por el Centro de Diagnóstico Automotor.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

c) El Sistema registrará la aceptación de la política de tratamiento de datos personales, los términos y condiciones de uso del SICOV y todas sus herramientas, y el aviso de responsabilidad, consecuencias ante malas prácticas y procedimientos indebidos cometidos por parte del personal vinculado al CDA.

2. Control de actividad y vigencia del registro de personal que realiza inspecciones y certifica:

a) **Inactivación temporal por inactividad prolongada:** El SICOV identificará automáticamente a aquellos inspectores técnicos e ingenieros (directores técnicos) para los cuales no se registre actividad en el Sistema durante un periodo consecutivo de treinta (30) días calendario. En tal caso, el Sistema modificará el estado del inspector/profesional a "inactivo temporalmente" y generará una alerta dirigida al organismo de apoyo y, de ser posible, al inspector/profesional, informándoles sobre esta situación y la necesidad de que realice una nueva validación de su identidad contra las bases de datos de la RNEC para reactivar su estado.

b) **Inactivación definitiva por falta de revalidación:** Si transcurridos diez (10) días hábiles contados a partir de la generación de la alerta, el inspector/profesional no ha completado satisfactoriamente la nueva validación de su identidad ante la RNEC, el SICOV procederá a cambiar su estado a "inactivo definitivamente". Para que un técnico/profesional en este estado pueda volver a realizar exámenes, el CDA deberá realizar un nuevo proceso de registro inicial completo. El SICOV dejará traza de este procedimiento.

3. Módulo de información detallada del personal: El SICOV deberá contar con un módulo específico para el registro y consulta de la información detallada del personal vinculado. Este módulo deberá permitir, como mínimo, el registro de:

- i. Tipo de vinculación contractual.
- ii. Cargo o rol desempeñado.
- iii. Número, fecha de expedición y vigencia de la tarjeta profesional (cuando sea requisito para el cargo).
- iv. Certificados de títulos académicos y de formación relevantes para el ejercicio de sus funciones.
- v. Un historial de las verificaciones de identidad realizadas contra las bases de datos de la RNEC y a través de tecnología de reconocimiento facial.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- vi. Registro ante las autoridades que corresponda, cuando ello aplique.

4. Mecanismos para la verificación de la información del personal: El SICOV deberá estar técnicamente preparado para facilitar la validación de la veracidad de la información del personal mediante la implementación de servicios de interoperabilidad con sistemas de información de entidades pertinentes, siempre que se cuente con las autorizaciones legales necesarias y se respeten las normas de protección de datos. La responsabilidad primaria de la veracidad de la información suministrada recaerá en el organismo de apoyo y en el titular del dato.

5. Mecanismo de interoperabilidad entre operadores: El SICOV implementará mecanismos de interoperabilidad entre operadores homologados para el intercambio seguro de información sobre la vinculación, desvinculación y experiencia de los inspectores en diferentes Centros de Diagnóstico Automotor, permitiendo así a la detección y análisis de patrones de alta rotación de personal entre diferentes CDA que puedan ser indicativos de anomalías o irregularidades.

El sistema generará alertas automáticas para la Superintendencia ante la evidencia de movimientos inusuales de personal entre organismos de apoyo. El análisis de esta información servirá como insumo para focalizar y priorizar las acciones de inspección, vigilancia y control de la entidad.

2.5.7.4. Registro y almacenamiento seguro de información y datos personales y del vehículo.

Previa autorización expresa e informada del titular de los datos, el SICOV deberá registrar y almacenar de forma segura la información personal de cada usuario (tenedor del vehículo) y del personal vinculado al organismo de apoyo (tales como inspectores, personal administrativo y directivo) que interactúen con el Sistema. Este registro, que se realizará al momento del enrolamiento inicial, incluirá, como mínimo, lo siguiente:

a) Información del documento de identidad del usuario y personal: La información personal básica contenida en el anverso y reverso del documento de identidad válido en Colombia, capturada digitalmente mediante escáneres de alta resolución o dispositivos con cámaras y software especializado que permitan la extracción fidedigna de los datos (tecnología OCR) y la posterior verificación

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

de autenticidad del documento (tecnología Document Liveness Detection), para prevenir el fraude.

b) Fotografía de referencia capturada en vivo: Una fotografía digital a color del rostro del individuo, capturada en el establecimiento del organismo de apoyo durante su enrolamiento. Dicha fotografía deberá ser tomada con cámaras de alta definición bajo condiciones que aseguren su calidad y compatibilidad con tecnologías de reconocimiento facial que cumplan con los estándares de precisión, fiabilidad y detección de vida (liveness detection) definidos en este Anexo Técnico.

Esta fotografía será utilizada para la creación del patrón biométrico (template) de referencia para los procesos internos de validación de identidad mediante la tecnología de reconocimiento facial del SICOV.

c) Firma manuscrita digitalizada: La firma manuscrita capturada a través de un dispositivo digitalizador que garantice su integridad y vinculación al individuo. Este mecanismo podrá ser utilizado para la aceptación de la política de tratamiento de datos personales del SICOV, la RNEC y otros consentimientos requeridos.

d) Información de la tarjeta de propiedad del vehículo: Al momento del enrolamiento del tenedor, se escaneará la tarjeta de propiedad del vehículo a inspeccionar con tecnología que permita capturar y cargar toda la información del vehículo inmediatamente en el Sistema para las trazabilidades correspondientes.

La información de la placa del vehículo se contrastará de manera automática con la información de la tarjeta de propiedad que debe entregar el tenedor del vehículo, una vez esta sea leída por la tecnología dispuesta para tal efecto. De igual manera, esta información se contrastará contra la que reposa en el RUNT, a fin de verificar su autenticidad.

f) Protección de datos: La captura de la información biométrica y personal será utilizada para la realización de las validaciones de identidad ante la RNEC y para la validación de identidad durante la prestación del servicio, previa autorización del usuario. La conformación de mecanismos de validación con dicha información para fines distintos a los dispuestos por la RNEC y que van en contra con la Ley 1581 de 2011 y sus decretos reglamentarios conllevará la

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

imposición de las sanciones establecidas en la norma por parte de la autoridad competente.

2.5.7.5. Autenticación y validación de identidad contra bases de datos de la RNEC.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá asegurar que todo usuario (tenedor del vehículo) y miembro del personal de un CDA (especialmente inspectores y director técnico) que sea enrolado en el Sistema, previo a su primera interacción. Este proceso de enrolamiento inicial tiene como finalidad establecer de manera fehaciente la identidad del individuo ante el Sistema y estará condicionado obligatoriamente a la superación exitosa del procedimiento de verificación de identidad de la persona contra las bases de datos biográficas y biométricas de la RNEC.

a) Aplicación de la verificación: Este proceso fundamental de verificación se empleará:

- Por parte de todos los usuarios (tenedores del vehículo) y miembros del personal de un CDA (inspectores, directores técnicos), al momento del primer acceso o enrolamiento formal en el Sistema.
- Por parte de los inspectores, al inicio y/o al finalizar cada prueba de inspección vehicular, conforme se detalla en el siguiente numeral.
- Por parte del Director Técnico, al momento de la expedición del certificado.
- Cuando lo requiera el SICOV, de acuerdo con las especificaciones y condiciones que defina la Superintendencia de Transporte.

b) Mecanismos biométricos de validación: La validación de identidad se efectuará utilizando los siguientes mecanismos biométricos, conforme a las directrices de la RNEC:

- **Cotejo biométrico dactilar (mecanismo base):** Se realizará la confrontación de las minucias dactilares utilizando lectores de huella especializados, debidamente homologados por la RNEC, los cuales deberán contar con funcionalidad certificada de detección de dedo vivo (liveness detection), de conformidad con lo previsto en la Resolución 27145 de 2023, Anexo Técnico 2, o la norma que la modifique o sustituya.
- **Reconocimiento facial (mecanismo principal condicionado):** Se empleará tecnología de reconocimiento facial como mecanismo de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

verificación principal, una vez esta sea reglamentada, autorizada para su uso en este contexto por la RNEC y provista a través de un operador de validación biométrica debidamente habilitado. En ausencia o indisponibilidad de este mecanismo principal, mientras no esté plenamente operativo según la normativa, o mientras no sea autorizado por la RNEC, se recurrirá al cotejo biométrico dactilar.

2.5.7.6. Validación continua de identidad de los inspectores técnicos y del director técnico.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá implementar y ejecutar un proceso robusto y continuo de validación de la identidad de los inspectores técnicos del CDA durante todas las etapas del proceso de inspección técnica vehicular.

1. **Mecanismos biométricos de validación:** El SICOV utilizará una combinación de los siguientes mecanismos biométricos para las validaciones de identidad continuas, conforme a los momentos y reglas específicas que se detallan a continuación:

a) **Reconocimiento facial (selfie vs. template):** Como mecanismo ágil de verificación, comparando una imagen facial capturada en tiempo real contra el patrón biométrico de referencia previamente registrado en el SICOV para cada individuo.

b) **Cotejo biométrico dactilar contra RNEC:** Como mecanismo de alta seguridad, confrontando la huella dactilar del individuo contra las bases de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil (Ver numeral 2.5.7.5.).

2. **Momentos de validación:** El SICOV deberá exigir y registrar la validación de identidad de los inspectores técnicos **al inicio y al finalizar cada prueba de la RTMyEC.**

Al validar su identidad al finalizar cada prueba, el inspector afirmará, a través de la interfaz del sistema y con la validación de su identidad al cierre de la prueba, que garantiza que el proceso y el resultado de la inspección realizada a dicho vehículo no han sido manipulados, alterados o modificados. Este aviso deberá ser visible en el(los) equipo(s) o dispositivo(s) del SICOV de los que se disponga para efectos de efectuar la validación de identidad.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

3. **Aleatoriedad de mecanismos: La selección del tipo de validación de identidad (cotejo biométrico dactilar o reconocimiento facial) para cada prueba de la inspección la hará el Sistema de manera aleatoria, garantizando que al menos el 50% del total de validaciones de identidad que se realizan a lo largo de la RTMyEC los inspectores se haga con reconocimiento facial a través de la comparación selfie vs. template, y el restante 50 % de los intentos de validación se realicen a través del mecanismo de cotejo biométrico dactilar contra la réplica de las bases de datos de la RNEC.**
4. **Validación de identidad del personal certificador:** La validación de la identidad de la persona designada y registrada en el SICOV por el organismo de apoyo para certificar los resultados y verificar que la prueba se haya hecho completa y satisfactoriamente, se realizará obligatoriamente en la etapa final del proceso, previo a la generación y expedición de cada certificado. Esta validación se efectuará empleando el mecanismo de cotejo biométrico dactilar contra la réplica de las bases de datos de la RNEC, para garantizar la plena autenticidad del responsable del acto.
5. **Gestión de indisponibilidad y niveles de servicio:**
 - a) Cualquier novedad o falla técnica que genere indisponibilidad de los servicios de validación de identidad deberá ser documentada detalladamente por el operador del SICOV y reportada en tiempo real a la Superintendencia de Transporte a través del Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio para la entidad, descrito en el presente Anexo Técnico.
 - b) Los servicios biométricos implementados en el SICOV deberán garantizar altos niveles de disponibilidad y efectividad, conforme a las métricas que se definan en este Anexo Técnico, las cuales serán objeto de auditoría.
 - c) El operador del Sistema deberá informar al público y a los CDA sobre cualquier indisponibilidad del servicio, sus causas y el plan de contingencia, especialmente si el inconveniente se presenta con los servicios de la RNEC, caso en el cual la comunicación a través de la cual se brinde esta información deberá estar suscrita conjuntamente con el operador biométrico cuando estos sean diferentes.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

6. **Procedimiento en caso de no validar mediante cotejo biométrico dactilar:** En los procesos de validación de identidad en los que no se logre una verificación exitosa mediante el cotejo biométrico dactilar con la base de datos de la RNEC, se deberá aplicar un procedimiento alternativo de validación de identidad mediante reconocimiento facial (comparación entre selfie y template) tanto del aspirante como del personal encargado del enrolamiento. Una vez que la RNEC reglamente oficialmente el uso del reconocimiento facial, este podrá ser implementado como mecanismo válido para los casos de excepción biométrica.
7. **Procedimiento de excepción biométrica:** En caso de que no sea posible validar la identidad del usuario del Sistema mediante cotejo biométrico dactilar ni con comparación entre la selfie vs. el template del usuario, se deberá seguir el siguiente procedimiento de excepción, de lo cual quedará trazabilidad en el sistema:
 - a. El usuario deberá acudir ante una Notaría con su documento de identidad original y certificar su identidad.
 - b. Una vez obtenida la certificación notarial, el usuario deberá dirigirse al CDA correspondiente y entregar el certificado.
 - c. El personal encargado del enrolamiento en el centro recibirá el certificado, lo escaneará y radicará el caso.
 - d. El CDA dispondrá de un plazo máximo de 15 días para remitir la documentación al proveedor del SICOV.
 - e. El proveedor del SICOV deberá a su vez mensualmente reportar a la Superintendencia, a través del Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio, la información e identificación del número de usuarios que mensualmente, en cada CDA, se acogieron al mecanismo de excepción biométrica.

En cualquier caso, el Sistema estará parametrizado de tal manera que restringirá el mecanismo de excepción biométrica para aquellos usuarios que hayan empleado satisfactoriamente al menos una vez el procedimiento de validación de identidad a través de cotejo biométrico dactilar.

2.5.7.7. Procesamiento analítico de datos de validación para la integridad del proceso de RTMyEC.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El Sistema de Control y Vigilancia deberá incorporar funcionalidades avanzadas para el almacenamiento seguro y el procesamiento analítico de los datos derivados del proceso de validación de identidad de los usuarios (tenedores del vehículo) y personal (inspectores y Director Técnico). Este procesamiento tendrá como finalidad primordial la prevención, detección y control de intentos de fraude, así como la verificación del cumplimiento de los parámetros normativos del proceso de inspección.

a) Trazabilidad y análisis de intentos de validación para detección de anomalías: El SICOV deberá registrar y mantener una trazabilidad completa y auditable de todos los intentos de validación de identidad (exitosos y fallidos) realizados por usuarios, inspectores y personal certificador.

Este registro detallado deberá incluir, como mínimo: el mecanismo de validación empleado, el resultado de cada validación, la fecha y hora exactas, la identificación del usuario y el personal involucrados, la información del CDA y la inspección específica en la que se hizo la validación o intento de esta. El Sistema empleará herramientas de analítica de datos para procesar esta información de trazabilidad con el objetivo de identificar patrones inusuales, comportamientos sospechosos o inconsistencias que puedan ser indicativos de fraude o elusión de controles.

Los algoritmos y reglas para la detección de estas anomalías serán definidos y podrán ser actualizados conjuntamente entre el operador SICOV y la Superintendencia de Transporte. Los hallazgos relevantes deberán generar alertas automáticas para revisión por parte de la Superintendencia y del organismo de apoyo, según corresponda.

b) Control de la duración de las inspecciones: El SICOV deberá contabilizar y llevar un registro preciso del tiempo de duración efectivo de cada prueba de inspección realizada, verificando que la duración de cada una cumpla o se ajuste al tiempo mínimo y máximo promedio de duración, así como del tiempo de duración de la revisión completa, de tal modo que quedará marcado todo servicio que tenga una duración inusual o sospechosa. Para estos efectos se tendrá en cuenta la información de los registros históricos de los tiempos de duración de pruebas completas y efectivamente bien realizadas, supervisadas en un ambiente vigilado por parte de la Superintendencia, en compañía del operador homologado y, en la medida de lo posible, con el ONAC.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.7.8. Gestión de captura de video, videoanalítica y consolidación multimedia del proceso de RTMyEC.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá disponer de funcionalidades robustas para la captura automatizada de video, la aplicación de videoanalítica avanzada y la consolidación de toda la información multimedia (videos y fotografías) relacionada con el proceso de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) de cada vehículo. Esto con el objetivo de garantizar la trazabilidad visual, la presencia del vehículo y la autenticidad del proceso de inspección, previniendo el fraude y sirviendo como material probatorio.

a) Captura automatizada de recorrido y momentos clave: El sistema, a través de cámaras de alta definición instaladas estratégicamente en las sedes fijas y móviles de los CDA, deberá grabar de forma automática y continua los momentos esenciales del recorrido del vehículo, incluyendo, pero sin limitarse a:

- La entrada del vehículo al recinto del CDA.
- La entrada del vehículo a la línea o pista de inspección.
- Todo el recorrido del vehículo durante la realización de las pruebas en la pista, permitiendo ver con claridad y sin obstáculos la realización de cada prueba.
- Para las unidades móviles, la grabación continua durante toda la operación en la pista móvil.

b) Detección y registro de placas por videoanalítica (LPR/ANPR): El sistema deberá integrar tecnología de reconocimiento automático de placas (License Plate Recognition - LPR o Automatic Number Plate Recognition - ANPR) para:

- Detectar de forma automática las matrículas de los vehículos.
- Capturar fotografías nítidas de las placas en la entrada del recinto y al inicio y fin de la pista.
- Realizar esta detección de manera automática, sin intervención manual, en vehículos de servicio público, particular y motocicletas.
- Proveer librerías (SDK) para integración.
- Soportar formatos de video como MJPEG/H264/YUV424/RBG/BN y formatos progresivos o entrelazados.
- Operar 24/7 en modo síncrono o asíncrono, con procesamiento cooperativo o independiente.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Realizar multi-lectura y control de lecturas duplicadas con discriminación por gramática.
- Activar la captura por detección inteligente de movimiento o por trigger externo (ej. espira magnética).
- Transmitir remotamente (TCP/IP) la información base de cada lectura (matrícula, precisión, tamaño, timestamp).
- Proporcionar la imagen original de la cámara, la imagen con overlay (timestamp, descripción), y la imagen de la matrícula y el vehículo aislado.
- Garantizar altas tasas de acierto (>98.5% parado, >98.0% movimiento normal, >97.0% movimiento con lluvia).

c) Consolidación y gestión integral de contenido multimedia: El software deberá procesar y unir todos los videos y fotografías generados durante la inspección de un vehículo en un único fichero o expediente digital. A este fichero se le deberá:

- Adicionar y asociar automáticamente las fotografías de las cámaras de detección de placas.
- Adicionar y asociar las grabaciones de video y audio de las cámaras corporales.
- Añadir estapa de tiempo a la información relevante del proceso de RTMyEC, incluyendo los datos y resultados de cada una de las pruebas obtenidas de los equipos de inspección y del software del SICOV.
- La unión de videos y la adición de información debe consumir pocos recursos de cómputo y realizarse de forma nativa dentro de la herramienta o el software.
- Permitir la extracción automática de fotogramas significativos del archivo final.
- Soportar codificación de contenido con bit rates CBR y VBR, y ser compatible con codecs como H264, MPEG4, MPEG2, DV, WM, MPEG TS.

d) Grabación y almacenamiento: El sistema deberá contar con capacidad de grabación y almacenamiento que permita:

- Grabación automática por eventos de contenido procedente de cámaras IP, integrado con el software de detección de placas.
- Grabación programada de contenido, generando un periodo de grabación desatendido con procesos de borrado automáticos, respetando la política de conservación de información.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Volcado del contenido del stream IP generado por las cámaras en cualquiera de los casos de grabación.
- Almacenamiento seguro del video completo de la revisión, incluso en baja resolución (ej. 256K por cámara para móviles), garantizando la correcta visualización de la prueba.

e) Grabación ininterrumpida y calidad panorámica de las cámaras

El SICOV deberá garantizar, a través de las cámaras panorámicas o fijas que instalen los proveedores homologados, la grabación ininterrumpida de todo el proceso de inspección vehicular desde que el vehículo ingresa a la pista hasta que sale de ella.

Las cámaras deberán estar ubicadas y orientadas estratégicamente de tal manera que permitan la visualización completa y sin obstáculos de todas las pruebas que se realizan en la línea de inspección.

La funcionalidad de grabación deberá asegurar que no se pierda información ni se cercene parte de las pruebas. Cualquier interrupción, pérdida de segundos en la grabación, o punto ciego que impida la visualización completa del proceso será considerado como una irregularidad y dará lugar a la marcación automática del servicio en el sistema.

f) Grabación de video y audio de las inspecciones visuales: El sistema deberá contar con capacidad de grabación de audio, video y almacenamiento de las inspecciones visuales o sensoriales realizadas por los técnicos, especialmente, que permita:

- La grabación deberá iniciar al momento de la validación de identidad inicial del técnico y culminar con la validación de identidad final. Estas grabaciones deberán capturar el desarrollo de la inspección visual, especialmente de la aceleración del vehículo para la prueba de emisión de gases y de la parte inferior del vehículo, en el foso, a través de la cámara corporal del inspector y de la cámara fija instalada en el foso para este efecto, garantizando una cobertura visual completa y dual de la prueba.
- El técnico inspector deberá narrar en voz alta lo que evidencie en cada chequeo o inspección visual que realice, y esta narración, junto con el video, deberá quedar registrada y almacenada en el software del SICOV.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Esta tecnología deberá complementarse con tecnología de dictado (voz a texto), para dejar trazabilidad escrita de los resultados de dichas pruebas y las observaciones detalladas del inspector.

Las grabaciones de las inspecciones visuales incluyen la revisión en el foso del adecuado estado de los elementos y partes que componen los frenos, la dirección, la suspensión, el estado de llantas, rines, entre otros, y la revisión en el interior del vehículo, incluyendo el estado de sillas, dispositivos de control de velocidad, cinturones de seguridad, salidas de emergencia en el caso de los vehículos de servicio público, entre otros que sean importantes.

Estas evidencias deben quedar registradas y almacenadas en el software dentro del lapso de duración de la prueba, por lo que las pruebas visuales o sensoriales iniciadas con la validación de identidad del inspector técnico no podrán cerrarse (con la validación de identidad final del inspector) si el Sistema no ha recibido la información completa de video, audio y texto mencionados.

2.5.7.9. Gestión de la programación y capacidad instalada de los CDA (Fijos y Móviles).

El Sistema de Control y Vigilancia deberá proporcionar funcionalidades robustas para que el personal de los organismos de apoyo gestione integralmente la programación de las inspecciones de vehículos, así como la asignación y control de los recursos necesarios y disponibles para su realización (tales como inspectores, líneas de inspección y unidades móviles), a través de la plataforma SICOV.

a) Determinación de la capacidad instalada y de prestación del servicio registrada en SICOV: La capacidad instalada y de prestación del servicio de cada CDA registrada en el SICOV se determinará y actualizará con base en la información proveniente de las siguientes fuentes, las cuales deberán ser consistentes entre sí:

- La información sobre capacidad para realizar RTMyEC de acuerdo con la acreditación otorgada por el ONAC.
- La información detallada y actualizada que el organismo de apoyo registre directamente en el SICOV sobre sus recursos disponibles y habilitados, (ej. número de líneas de inspección, aforo máximo, número de inspectores). Esta información debe guardar plena coherencia con el dato

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

de la capacidad de realización de inspecciones vehiculares establecido por el ONAC.

- La información y evidencia sobre la capacidad efectiva validada por la Superintendencia de Transporte durante sus visitas de inspección, vigilancia y control. Esta variará en función de las habilidades de su personal y los procesos y procedimientos adoptados internamente por el CDA.

b) Control automático de agendamiento y asignación de recursos: El SICOV estará parametrizado para impedir el agendamiento de inspecciones y la asignación de recursos que excedan la capacidad registrada y validada para el CDA por línea de inspección. Específicamente, el Sistema impedirá que se programen más servicios simultáneos de los que el CDA puede prestar y que un mismo inspector sea asignado a más de una actividad en el mismo horario y/o que un ingeniero o inspector figure prestando servicios en más de un CDA al mismo tiempo.

c) Interoperabilidad para la consistencia de la capacidad entre operadores SICOV: Para garantizar la consistencia de la información sobre la capacidad instalada y la asignación de recursos (humanos y físicos) de un organismo de apoyo, y prevenir el uso fraudulento de un mismo recurso a través de diferentes plataformas, se exigirá la implementación de mecanismos de integración e interoperabilidad para el intercambio seguro de información relevante entre los distintos software desarrollados por los proveedores autorizados del SICOV. Además de la información que aquí se señala que debe ser consultada permanentemente a través de mecanismos de interoperabilidad, la Superintendencia de Transporte definirá estándares técnicos, protocolos y la información mínima a intercambiar para dar cumplimiento a esta función.

2.5.7.10. Gestión del registro histórico detallado del proceso de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá generar y conservar un registro histórico detallado, cronológico, seguro e inalterable de la participación de cada vehículo en cada una de las pruebas que componen el proceso de RTMyEC. Este registro histórico constituirá la traza de auditoría principal del servicio prestado y deberá incluir, como mínimo, la siguiente información por cada inspección/prueba:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

a) Identificación de la inspección/prueba: Fecha, hora de inicio y finalización real de cada prueba, línea de inspección utilizada e identificación del inspector responsable de realizarla.

b) Resultados obtenidos: Los resultados obtenidos de cada prueba con las observaciones del inspector y la indicación precisa de si el vehículo reúne o no las condiciones mínimas exigidas para aprobar dicho aspecto de la RTMyEC.

c) Constancia de realización de la prueba: La clasificación final de cada prueba como "Realizada", "No realizada", basado en los resultados de las validaciones de identidad al principio y al final del inspector, y la recepción automática de resultados de la máquina.

d) Historial de validaciones de identidad: Información detallada sobre todos los intentos de validación de identidad realizados por el inspector durante la sesión, incluyendo el resultado (exitoso o fallido), el mecanismo biométrico empleado y la estampa de tiempo correspondiente.

e) Evidencias de inspección visual: Para todas las pruebas cuyo resultado dependa de la observación del técnico y no de la medición automatizada de una máquina o equipo especializado, y de manera especial para la inspección en el foso y la emisión de gases, el sistema deberá registrar y asociar la grabación de video y audio de la totalidad de las inspecciones visuales realizadas por los técnicos inspectores. Esta grabación deberá iniciar al momento de la validación de identidad inicial del técnico y culminar con la validación de identidad final, luego de hechas todas las pruebas requeridas.

El técnico inspector deberá narrar en voz alta lo que evidencie en cada chequeo o inspección visual que realice, y esta narración, junto con el video, deberá quedar registrada y almacenada en el software del SICOV. Esta tecnología deberá complementarse con tecnología de dictado (voz a texto), para dejar trazabilidad escrita de los resultados de dichas pruebas y las observaciones detalladas del inspector.

Estas evidencias deben quedar registradas y almacenadas en el software dentro del lapso de duración de la prueba, por lo que las pruebas visuales o sensoriales iniciadas con la validación de identidad del inspector técnico no podrán cerrarse (con la validación de identidad final del inspector) si el Sistema no ha recibido la información completa de video, audio y texto mencionados.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

La grabación de la inspección en el foso deberá provenir tanto de las gafas y/o cámara corporal del inspector como de la cámara fija instalada en el foso

f) Tiempos de prueba: El SICOV contabilizará el tiempo de duración de cada prueba y el tiempo total de inspección del vehículo.

g) Estado de inspecciones no culminadas: De igual manera, este registro contendrá también, de manera inalterable, la información de aquellas inspecciones suspendidas o que no hayan culminado en la expedición de un certificado "No aprobadas", incluyendo la información referida en los anteriores literales, hasta donde quiera que haya llegado la prestación del servicio. Dichos registros deberán incluir además una mención del(los) motivo(s) por los cuales no se expidió la certificación. Esta información será también objeto de consulta a través de los mecanismos de interoperabilidad.

h) Consistencia de placa y PIN: El sistema validará que la placa del vehículo inspeccionado sea coherente con el tipo de vehículo asociado al PIN de pago comprado.

i) Reporte de novedad por reingreso a pista: El registro incluirá el reporte de novedad cuando un mismo vehículo sea detectado ingresando más de una vez a la pista. Cada servicio en el que ocurra esto será marcado automáticamente en el Sistema para su análisis posterior por parte de la Superintendencia de Transporte a través del operador SICOV.

j) Registro de logs: Este registro se complementará con los log de uso que deberá arrojar la herramienta que se utilice para dar cumplimiento a lo definido en este numeral. Estos log o registros servirán para monitorizar cualquier uso anormal o intento de uso anormal de la herramienta. Deberá quedar registro del usuario que la hizo y la fecha y hora del evento.

k) Operación offline: El Sistema deberá tener la capacidad de operar de forma desconectada y con contingencias asociadas a las comunicaciones con los demás sistemas y plataformas.

2.5.7.11. Control de acceso a la pista de pruebas y validación del PIN del servicio

El Sistema de Control y Vigilancia deberá implementar una funcionalidad de control de acceso a la pista de inspección, que impida el inicio de la Revisión

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes hasta que se haya validado la generación y el consumo de un PIN de servicio válido. Este requisito de control se aplicará a todos los vehículos y constituirá una condición *sine qua non* para habilitar el registro de las pruebas.

La funcionalidad deberá garantizar lo siguiente:

- **Validación de PIN previo:** El software del SICOV deberá requerir y validar un PIN de servicio válido antes de permitir cualquier interacción de un vehículo con los equipos de inspección. El PIN, generado por el aliado de recaudo, debe estar asociado de manera unívoca a la placa del vehículo y al documento de identidad del tenedor.
- **Impedimento de operación:** Si el PIN no es válido, no ha sido generado o ya ha sido consumido, el sistema no permitirá iniciar la interacción para la prueba.

2.5.7.12. Detección y marcación de casos de ambigüedad normativa y de vehículos con características atípicas.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá contar con la capacidad de detectar y marcar aquellos servicios de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes que involucren vehículos con características atípicas o sobre los cuales exista una ambigüedad o falta de claridad en la normativa vigente.

Cuando un CDA registre un servicio de esta naturaleza, el SICOV generará una "marcación especial por falta de claridad normativa", identificando el tipo de vehículo, sus características, la categorización asignada por el CDA y cualquier otra información relevante para el análisis. Esta marcación permitirá a la Superintendencia de Transporte contar con un insumo de información consolidado sobre las diferencias en la categorización de estos vehículos, a fin de buscar la uniformidad en la aplicación de las normas.

La Superintendencia de Transporte podrá usar esta información para requerir un concepto oficial o una aclaración al Ministerio de Transporte, o a la autoridad competente que corresponda, de conformidad con lo establecido en el presente acto administrativo.

2.5.7.13. Gestión del registro y control de equipos de inspección de los CDA.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

a) Gestión de registro de información de equipos: El Sistema de Control y Vigilancia deberá gestionar y mantener un registro actualizado y detallado de los equipos empleados por los CDA para realizar las pruebas de RTMyEC. Esta funcionalidad se basará primordialmente en la información reportada y actualizada por el CDA y será monitoreada constantemente por el SICOV. En el registro se reportará información como:

- Marca, referencia, año de fabricación, serial.
- Registro y control de todas las calibraciones anuales y mantenimientos preventivos y correctivos realizados a los equipos, incluyendo la fecha de cada intervención y la periodicidad de mantenimiento recomendada por el fabricante, así como la información de la entidad o persona que expide el certificado o documento de calibración y que realiza los mantenimientos, con su respectivo soporte de realización y resultados.
- Las especificaciones técnicas de los equipos de inspección (analizadores de gases, opacímetros, sonómetros, luxómetros, alineadores al paso, frenómetros, detectores de holguras, etc.).
- Registro de los números de identificación (ID) de la tarjeta madre, disco duro y tarjeta de red física de los equipos de cómputo que operan el SICOV en el CDA.

b) Alertas de vencimiento y anomalías: El SICOV generará y enviará notificaciones de alerta automáticas al CDA, con una antelación mínima de treinta (30) días calendario antes de la fecha de vencimiento de cualquier calibración o mantenimiento de los equipos. Estas alertas se dirigirán al correo electrónico oficial registrado por el CDA.

Cuando un CDA reporte una falla o avería en un equipo, o cuando reporte que se encuentra en proceso de mantenimiento o calibración, el sistema generará una alerta de restricción automática para que el equipo no pueda ser utilizado en el servicio, y el operador del SICOV verificará la veracidad de dicha situación mediante la revisión de las cámaras y grabaciones de video instaladas en el CDA.

El sistema deberá ser capaz de correlacionar el reporte del CDA con la evidencia, generando una alerta inmediata si detecta que el equipo está siendo utilizado en la prestación de un servicio durante un periodo de avería, mantenimiento o calibración. Una vez que se haya corroborado que el equipo fue reparado o reemplazado y se haya validado su correcto funcionamiento, se levantará la alerta.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

c) Integración con equipos de evaluación empleados en los CDA para recepción de información de resultados: El Sistema de Control y Vigilancia deberá contar con los mecanismos que le permitan recibir o detectar los resultados de las pruebas de RTMyEC que se realicen con apoyo en equipos especializados (frenómetro, luxómetro, detector de holguras, analizador de gases, etc.), de manera directa y de primera mano, sin la intervención de personal de los Centros de Diagnóstico Automotor ni de cualquier otro tercero que pongan en riesgo la integridad de la información. Para ello, el operador del SICOV deberá adoptar las medidas que le permitan asegurarse de que su software de gestión y control reciba los resultados de las pruebas realizadas con estos equipos, de manera inmediata y automatizada, sin intervención humana y sin retraso de tiempo.

Para lograr lo anterior, el SICOV deberá recibir, directamente, desde los equipos de evaluación, la información de los resultados de las pruebas adoptando los mecanismos que resulten necesarios para ello, garantizando la transmisión directa y segura de la información.

Función de comparación de datos: En el caso en que un CDA tenga relación vigente con un proveedor de un sistema de gestión de resultados, la información recibida y consolidada de los resultados obtenidos en cada una de las pruebas de la Revisión, serán comparadas con aquellas que tenga reportadas el SICOV. En cualquier caso, será la información que arroje el operador del Sistema la que se consignará en el FUR.

En caso de detectarse cualquier diferencia o inconsistencia entre los datos de primera mano del SICOV y el reporte final del CDA, el sistema generará una alerta inmediata, y el servicio de RTMyEC quedará con una "marcación de irregularidad".

Dispositivos de seguridad y antimanipulación: El operador del SICOV custodiará la seguridad física de los dispositivos que se encuentren instalados en los equipos y máquinas para hacer las inspecciones de la RTMyEC. Para ello, se implementará un mecanismo de seguridad antimanipulación que evite que se acceda a dichos dispositivos. En caso de detectarse alguna manipulación o intento de alteración, el sistema generará de manera inmediata una alerta automática, y todos los servicios de RTMyEC que se presten con posterioridad a dicho evento quedarán con una "marcación de irregularidad" visible y auditable en el sistema.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.7.14. Interfaz de validación para el registro de certificados en el RUNT.

El SICOV deberá disponer de un servicio de consulta o mecanismo de interoperabilidad seguro y eficiente que permita al Registro Único Nacional de Tránsito verificar, previo al registro de un certificado expedido por un organismo de apoyo, que el vehículo es apto para circular por haber obtenido los resultados y valoración requerida y por haber cumplido la totalidad de los requisitos del proceso monitoreados y validados por el SICOV.

a) Consulta al SICOV: Para tal fin, ante una solicitud de registro de dicho certificado, el RUNT podrá consultar al SICOV utilizando el número de matrícula (placa) del vehículo y IDRUNT del Centro.

b) Respuesta del SICOV: El SICOV deberá responder a esta consulta indicando, como mínimo:

- La confirmación de la identidad del vehículo registrado en SICOV.
- El estado de la "Decisión de certificación" del vehículo dentro del SICOV, señalando si este ha cumplido satisfactoriamente con la totalidad de los requisitos del proceso de RTMyEC, incluyendo el dato de la categoría autorizada del vehículo.

c) Objetivo: Esta funcionalidad es esencial para asegurar que solo los certificados correspondientes a las inspecciones debidamente verificadas por el SICOV sean inscritos en el RUNT para los fines legales correspondientes.

2.5.7.15. Gestión de conformidad documental y continuidad operativa de los CDA.

El Sistema de Control y Vigilancia implementará funcionalidades integrales para la gestión y verificación continua del cumplimiento, por parte de los Centros de Diagnóstico Automotor, de los requisitos documentales mínimos establecidos por la autoridad competente para su inscripción en el Registro Único Nacional de Tránsito y para su operación legal y continua. El objetivo primordial de esta función es asegurar que ningún CDA pueda utilizar las funcionalidades del SICOV si no demuestra el cumplimiento vigente y verificable de dichos requisitos esenciales.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

1) Repositorio documental oficial y obligaciones del organismo de apoyo:

El SICOV funcionará como repositorio digital oficial y centralizado donde cada CDA estará en la obligación de cargar, mantener permanentemente actualizadas y asegurar la vigencia de todas las copias digitales de los documentos que acreditan o certifican el cumplimiento de sus requisitos mínimos de operación. Será responsabilidad exclusiva e indelegable del representante legal del organismo de apoyo garantizar la autenticidad, integridad, exactitud y correspondencia de los documentos cargados en el SICOV con sus originales, así como su renovación y actualización oportuna antes de su fecha de vencimiento. Sin perjuicio de otros que pueda exigir el Ministerio de Transporte u otras autoridades competentes, los CDA deberán cargar y mantener vigentes en el repositorio del SICOV, como mínimo, los siguientes documentos para acreditar su operación legal y continua:

- Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, que acredite su actividad económica principal y complementarias.
- Certificación vigente expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM) sobre equipos de emisiones contaminantes.
- Certificación ambiental de la autoridad competente a nivel departamental, cuando así aplique.
- Certificación vigente de acreditación, así como los informes o certificaciones de reacreditación y de seguimiento anual realizados por el Organismo Nacional de Acreditación en Colombia (ONAC).
- Licencia de funcionamiento del establecimiento (incluyendo las unidades móviles), expedida por la autoridad competente, cuando aplique según la normativa municipal o distrital.
- Póliza vigente de responsabilidad civil que ampare los riesgos inherentes a la actividad realizada, conforme lo prevea la normatividad vigente.
- Licencia ambiental.
- Constancia de registro en el RUNT (ID RUNT).
- Las demás que determine el Ministerio de Transporte y la Superintendencia.
- Pruebas que demuestren que los empleados que realizan las labores de inspección o técnicos operarios, cumplen con los requisitos exigidos para su desempeño conforme lo previsto en la normatividad vigente.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2) Verificación automatizada de vigencia y sistema de alertas preventivas:

El SICOV realizará una verificación automática y continua de la vigencia de los documentos registrados, contrastando las fechas de vencimiento incorporadas al Sistema con la fecha actual. El Sistema generará y enviará notificaciones de alerta automáticas, con una antelación mínima de sesenta (60) y treinta (30) días calendario antes de la fecha de vencimiento de cualquier documento definido como crítico para la operación o el registro en RUNT. Estas alertas se dirigirán al correo electrónico oficial registrado por el CDA. El SICOV deberá conservar un registro auditable del envío y, de la entrega de estas notificaciones.

3) Gestión de incumplimientos, generación de alertas y marcación de irregularidades:

a) **Definición de documentos críticos:** Se entenderán como "documentos críticos" aquellos indispensables para el registro activo del CDA en el RUNT y para su operación legal continua, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte.

b) **Generación de alerta temprana por incumplimiento:** Ante el vencimiento o la ausencia no subsanada de un documento crítico, el SICOV generará de forma automática e inmediata una alerta temprana por incumplimiento. Esta alerta quedará visible permanentemente en el perfil del CDA dentro del SICOV y será comunicada de forma automática a su correo electrónico oficial y al módulo de consulta de la Superintendencia de Transporte.

c) **Marcación de irregularidad en servicios:** Mientras la "alerta temprana por incumplimiento" se encuentre activa, todos los servicios que el CDA preste y registre en el SICOV y, en especial, todos los certificados que expida, quedarán con una "Marcación de irregularidad". Esta marcación es una traza digital indeleble que indica que el servicio o certificado fue expedido mientras el organismo se encontraba en una situación de incumplimiento.

d) **Registro detallado del incumplimiento:** El SICOV registrará y mantendrá un historial detallado de cada alerta generada por incumplimiento documental, incluyendo la fecha y hora de la detección, el documento específico faltante o vencido, y el estado de la notificación enviada al CDA. Este registro servirá como evidencia para las acciones de vigilancia y control.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

e) **Visualización para la Superintendencia:** El módulo de consulta de la Superintendencia de Transporte contará con un tablero de control que le permitirá visualizar, entre otras, en línea, las alertas activas por organismo de apoyo, así como cuantificar y detallar el número de servicios y certificados "marcados" por irregularidad, sirviendo como insumo priorizado para sus actuaciones de inspección, vigilancia y control.

f) **Procedimiento para el cese de alertas:**

1. Para solicitar el cese de una alerta, el organismo de apoyo deberá cargar en el SICOV los documentos actualizados y vigentes que subsanen el incumplimiento.
2. La Superintendencia de Transporte validará la conformidad, apoyándose en el proveedor homologado del Sistema, de los documentos cargados en un plazo máximo de diez (10) días hábiles.
3. Una vez validada satisfactoriamente la subsanación, la Superintendencia procederá al cese de la alerta en el sistema. A partir de ese momento, los nuevos servicios que preste el organismo ya no serán objeto de marcación. La marcación sobre los servicios pasados, sin embargo, persistirá en el registro histórico como evidencia de la irregularidad ocurrida.

2.5.7.16. Gestión y control de suspensiones y medidas cautelares.

El SICOV deberá contar con las funcionalidades necesarias para gestionar las medidas de suspensión de servicio ordenadas por la Superintendencia de Transporte y ejecutadas por el RUNT. El sistema deberá:

Registro de la orden: El concesionario del RUNT deberá transmitir a la Superintendencia de Transporte, a través de un mecanismo de interoperabilidad, el momento (fecha y hora) exacto en que la suspensión o desconexión del CDA se haga efectiva en el RUNT. El SICOV registrará esta información de forma inmediata para dar inicio a la contabilización del término de la sanción.

Contabilización precisa: El SICOV llevará un registro exacto del tiempo transcurrido de la suspensión, que se activará a partir del momento en que el RUNT haga efectiva la medida. Este será el único registro válido para efectos de verificar el cumplimiento del tiempo de suspensión.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Alertas de cumplimiento de plazos: El sistema generará y enviará notificaciones y alertas automáticas a la Superintendencia con una antelación de diez (10) días hábiles antes de que se cumpla el plazo de la suspensión, a fin de coordinar de manera oportuna la reactivación del servicio y evitar la afectación injustificada de los derechos del administrado.

Trazabilidad histórica: Toda la información relacionada con el proceso, desde la expedición de la orden hasta la reconexión, deberá quedar registrada en las bitácoras del sistema de manera inalterable para su posterior auditoría.

2.5.7.17. Gestión de hallazgos de auditorías de conformidad y seguimiento a planes de mejora.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá facilitar el registro y seguimiento de los resultados de las auditorías anuales de seguimiento efectuadas por el ONAC. Esta funcionalidad debe permitir al organismo de apoyo cargar el informe completo de auditoría y sus anexos, emitido por el ONAC. El Sistema deberá facilitar la extracción o el registro estructurado de los hallazgos, no conformidades (mayores o menores) y oportunidades de mejora identificadas en dicho informe, conforme a la estructura estandarizada que para ello defina la Superintendencia de Transporte. La no presentación del informe de auditoría correspondiente en el SICOV dentro de los plazos establecidos, será considerada un incumplimiento a un requisito documental crítico y dará lugar a la aplicación de las medidas de restricción automática del uso del SICOV, conforme a lo establecido en el numeral 2.5.7.1.10 de este Anexo Técnico.

2.5.7.18. Verificación de la ubicación autorizada y transmisión segura de datos de operación.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá incorporar mecanismos automáticos para asegurar que la prestación de los servicios y el cargue de información por parte de los organismos de apoyo se realicen exclusivamente desde las sedes autorizadas (fijas y móviles) y a través de canales seguros.

a) Verificación del origen de las operaciones: El Sistema deberá constatar, a través de medios técnicos de geolocalización (GPS) de los dispositivos fijos y/o móviles, la validación de la dirección IP de origen, que la prestación de los servicios y el cargue de información al SICOV se realicen únicamente desde las sedes y ubicaciones físicas autorizadas por el Ministerio de Transporte y debidamente registradas en el Sistema. Para CDA Móviles, se generará una

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

alarma si la ubicación - geoposicionamiento de los equipos instalados en la pista móvil se encuentra en un área no autorizada.

b) Garantía de transmisión segura de datos: El Sistema deberá facilitar y asegurar que toda la información operativa transmitida entre el CDA y los servidores centrales del SICOV se realice a través de canales de comunicación seguros que preserven la integridad y confidencialidad de los datos, conforme a los estándares de seguridad definidos en este Anexo Técnico.

2.5.7.19. Herramientas de autoconsulta, reporte operacional y análisis de datos.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá proveer a cada CDA un módulo integral y de autoservicio que le permita consultar, generar, visualizar, personalizar y descargar informes detallados sobre su propia operación, así como acceder a herramientas de inteligencia de negocio (Business Intelligence - BI) para un análisis más profundo de sus datos. Estas capacidades tienen como fin facilitar la autogestión, la toma de decisiones basada en evidencia, la mejora continua y el cumplimiento de sus obligaciones de reporte, incluyendo la conciliación de información con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y otros sistemas pertinentes.

a) Generación de informes operativos estándar y personalizados: El SICOV ofrecerá un conjunto de informes operativos predefinidos que reflejen los principales indicadores de gestión del CDA. Adicionalmente, permitirá al organismo configurar y generar reportes con periodicidad personalizada (diaria, semanal, mensual, trimestral, anual, o rangos de fechas específicos), facilitando el análisis comparativo de la información entre diferentes periodos. Los informes deberán poder ser descargados por el organismo de apoyo en formatos de uso común (ej. PDF, CSV, Excel) para su análisis local. El SICOV garantizará que los datos presentados en estos informes sean exactos, íntegros y consistentes con la información registrada y validada en el Sistema.

b) Herramientas de inteligencia de negocio (BI) para análisis avanzado: Adicionalmente a los informes operativos, el SICOV deberá proporcionar a los CDA y a la Superintendencia acceso a herramientas de inteligencia de negocio que permitan realizar análisis más profundos y personalizados sobre los datos de la operación (propia para el organismo, y del conjunto de organismos para la Superintendencia). Estas herramientas podrían incluir funcionalidades como tableros de control (dashboards) interactivos, capacidades de desglose en los

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

datos (drill-down) y construcción guiada de consultas sobre sus datos operativos, conforme a las especificaciones técnicas y los límites de seguridad y acceso que se definan.

c) Facilitación de la conciliación de información con sistemas externos:

Tanto los informes estándar como las capacidades de consulta avanzada permitirán a los organismos de apoyo verificar y conciliar de manera eficiente la información de su operación registrada en el SICOV antes de realizar sus cargues o validaciones de información en el RUNT u otros sistemas de información de tránsito pertinentes.

2.5.7.20. Clasificación automática del estado de las inspecciones y del resultado y observaciones de la revisión.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá clasificar de manera automática cada una de las pruebas de los vehículos como "Realizada", "No realizada". Esta clasificación se basará en el cumplimiento de los requisitos de validación de identidad del inspector y la correcta recepción de los resultados de cada prueba por el software del SICOV.

Adicionalmente, una vez culminada la totalidad de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) y clasificadas todas sus pruebas como "Realizadas", el sistema procederá a clasificar la RTMyEC final como "Aprobada" o "No Aprobada". Esta clasificación se basará en el cumplimiento de los requisitos de validación de identidad del inspector y la correcta recepción de los resultados de cada prueba por el software del SICOV, así como en la validación de la totalidad de los requisitos de aprobación técnica del vehículo conforme a la normativa vigente.

a) Criterios para clasificación de Pruebas Individuales ("Realizada", "No realizada"):

Criterios para clasificación como "Realizada": Una prueba se clasificará automáticamente como "Realizada" si, y solo si, el SICOV registra que se cumplieron de manera acumulativa y satisfactoria todos los puntos de control de identidad establecidos para dicha prueba por parte del inspector, y si la prueba cuenta con un resultado registrado en el Sistema. El SICOV registrará esta clasificación de forma inmediata y automatizada una vez se confirmen las validaciones aludidas y la recepción directa de los datos de la máquina.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Criterios para clasificación como "No Realizada": Cualquier prueba que no cumpla con la totalidad de los criterios establecidos en el numeral anterior será clasificada automáticamente por el SICOV como "No realizada". El Sistema deberá registrar el motivo específico de esta clasificación (ej. imposibilidad para hacer validación final del inspector por abandono de la pista, fallo en la detección de placa, etc.) y esta información deberá estar disponible para consulta por parte del organismo de apoyo y, en lo pertinente, ser informada al usuario. La clasificación de alguna prueba como "no realizada" requerirá que el operador del SICOV identifique las razones por las cuales el inspector no pudo cumplir con los requisitos exigidos para ello y autorizará, en los casos que resulte pertinente, que se repita la prueba una única vez.

Adicionalmente, el SICOV estará parametrizado para que, si el tiempo de realización de una prueba individual excede el intervalo de tiempo prudente que defina la Superintendencia de Transporte a través del Comité Técnico Operativo, el sistema genere de manera automática una "marcación de irregularidad" para dicha RTMyEC. En este caso, el sistema requerirá al inspector para que, como requisito para poder culminar el registro de dicha prueba, registre de forma digital las razones o novedades que expliquen la demora en el procedimiento. Esta información quedará vinculada al registro de la prueba para su posterior análisis por la Superintendencia.

b) Criterios para clasificación final de la RTMyEC ("Aprobada", "No Aprobada" o "Suspendida"):

Aprobada: La RTMyEC será clasificada automáticamente como "Aprobada" cuando la totalidad de las pruebas de inspección hayan sido clasificadas como "Realizadas" y los resultados técnicos obtenidos en todas y cada una de ellas, consolidados en el Formato Único de Resultados (FUR), cumplan con los valores y parámetros mínimos establecidos en la normativa técnica vigente¹ (NTC 5375,

¹ Para que se considere que la RTMyEC ha sido aprobada se deben cumplir los siguientes criterios: 1) que el vehículo no presente ningún defecto de tipo "A" y 2) que la cantidad de defectos tipo B encontrados sigan la siguiente lógica:

Respecto de la NTC5375:

Menores a 10 para vehículos livianos o pesados, de servicio particular.

Menores a 5 para vehículos livianos o pesados, de servicio público.

Menores a 5 para vehículos tipo motocicleta.

Menores a 7 para vehículos tipo motocarro.

Menores a 5 para vehículos de enseñanza automotriz.

Menores a 5 para remolques, semirremolques o pequeños remolques.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

NTC 5385, NTC 4194, NTC 4231, NTC 4983, NTC 5365, entre otras). El SICOV registrará esta clasificación de forma inmediata y automatizada.

No Aprobada: La RTMyEC será clasificada automáticamente como "No Aprobada" cuando, habiéndose clasificado la totalidad o parte de las pruebas como "Realizadas", al menos una de ellas no cumpla con los valores o parámetros mínimos establecidos en la normativa técnica vigente². El Sistema deberá registrar el motivo específico de la no aprobación y los aspectos técnicos que requieren subsanación, información que deberá estar disponible para consulta por parte del CDA y ser informada claramente al usuario (tenedor del vehículo).

Abortada: Una inspección que no puede culminar, por situaciones especiales que impiden su finalización. El aborto se da frente a la imposibilidad de realizar una prueba como daño en el vehículo, o condiciones que impiden el desempeño adecuado de la prueba. En estos casos, la inspección quedará en estado de suspensión y deberán documentarse los motivos de tal situación. La continuidad

Respecto de la NTC6282:

Menores a 5 para vehículos objeto de esta norma;

Ninguno para vehículos objeto de esta norma dedicados a la enseñanza automovilística.

Respecto de la NTC6218

Menores a 7 para vehículos objeto de esta norma;

Ninguno para vehículos objeto de esta norma dedicados a la enseñanza automotriz.

²Que tenga un defecto tipo A, o que la cantidad de defectos tipo B sean:

Respecto a la NTC5375:

Iguales o superiores a 10 para vehículos particulares, livianos o pesados.

Iguales o superiores a 5 para vehículos públicos, livianos o pesados.

Iguales o superiores a 5 para vehículos tipo motocicleta.

iguales o superiores a 7 para vehículos tipo motocarros.

Iguales o superiores a 5 para vehículos de enseñanza automovilística.

Respecto de la NTC6282 de 2018:

Iguales o superiores a 5 para vehículos objeto de esta norma;

Iguales o superiores a 1 para vehículos objeto de esta norma dedicados a la enseñanza automovilística.

Respecto de la NTC6218 de 2018:

Iguales o superiores a 7 para vehículos objeto de esta norma;

Al menos un defecto tipo B en los vehículos de enseñanza automovilística.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

de la inspección dependerá de que el vehículo sea llevado nuevamente al CDA dentro de los siguientes quince (15) días calendario.

c) Gestión de re-inspecciones (RTMyEC "No Aprobadas"):

- El SICOV deberá identificar de forma automática las RTMyEC clasificadas como "No Aprobadas" y habilitar la posibilidad de una única re-inspección sin costo para el usuario (tenedor del vehículo) dentro de un plazo máximo de quince (15) días calendario contados a partir de la fecha de la primera revisión "No Aprobada". Lo anterior, conforme a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.
- Para garantizar la integridad del sistema, el SICOV no permitirá que un vehículo reprobado sea reinspeccionado en cualquier otro CDA del país dentro de este plazo de 15 días. Si el usuario intenta realizar la reinspección en otro CDA, el sistema generará una alerta y bloqueará el proceso.
- El sistema deberá asegurar que, para esta re-inspección, se realice una inspección sensorial completa del vehículo, incluyendo por supuesto los componentes o aspectos que fueron inicialmente reportados como deficientes y que dieron lugar a la clasificación de "No Aprobada".
- El SICOV registrará la fecha y hora de la re-inspección y la asociará a la RTMyEC original, manteniendo una trazabilidad completa de todo el proceso hasta la obtención del certificado final.
- Si la re-inspección no se realiza dentro del plazo de quince (15) días hábiles, o si tras la re-inspección el vehículo continúa sin cumplir los requisitos técnicos, el Formato Único de Resultados en el que consta la no aprobación se mantendrá registrado y el registro en el RUNT deberá indicar que la revisión fue rechazada.

2.5.7.21. Restricción para la reinspección de vehículos rechazados.

El Sistema de Control y Vigilancia estará parametrizado de tal manera que impedirá la realización de una nueva Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes a un vehículo que haya sido previamente rechazado. Dicha restricción aplicará en cualquier CDA del país durante un periodo de quince (15) días contados a partir de la fecha de la reprobación. Esta restricción aplicará a nivel nacional y será una funcionalidad del SICOV para asegurar la coherencia con las disposiciones normativas existentes.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Una vez transcurrido el plazo de quince (15) días, el sistema permitirá que el vehículo ingrese a un CDA para realizar una nueva reinspección. El sistema no permitirá la generación de un PIN de pago para un servicio de RTMyEC si la placa del vehículo se encuentra activa en esta restricción.

2.5.7.22. Habilitación de la expedición del Formato Único de Resultados de la RTMyEC.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá gestionar el proceso de habilitación de expedición de los Formatos Únicos de Resultados (FUR) por parte del personal autorizado del CDA (Director Técnico), una vez se cumplan las siguientes condiciones:

1. El SICOV verifique que el estado de la RTMyEC final del vehículo está clasificada como "Aprobada".
2. El Registro Único Nacional de Tránsito, al recibir la solicitud de registro del certificado, corrobora, mediante interoperabilidad con el SICOV, que se han cumplido los requisitos para la expedición del FUR.

Una vez que se cumplan estas condiciones, el SICOV habilitará la opción para que el personal del organismo de apoyo (Director Técnico) expida el FUR, el cual tendrá las características que defina la normatividad del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte.

2.5.7.23. Gestión del registro histórico de certificados expedidos.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá crear y mantener un registro histórico, detallado, cronológico, seguro e inalterable de todos los certificados cuya expedición haya sido habilitada y gestionada a través del Sistema para cada CDA. Este registro histórico deberá incluir, como mínimo, la siguiente información por cada certificado:

- a) Número único de identificación del certificado generado por el SICOV.
- b) Identificación del organismo de apoyo que expidió el certificado (NIT, IDRUNT y razón social).
- c) Identificación del vehículo al que se le expidió el certificado (placa, tipo de vehículo y, si aplica, número de chasis/VIN).

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- d) Identificación del usuario (tenedor del vehículo) a quien se le expidió el certificado (tipo y número de documento de identidad, nombres y apellidos).
- e) Fecha y hora exactas de la expedición del certificado en el SICOV.
- f) Identificación de los inspectores que realizaron las pruebas del vehículo.
- g) Identificación del Director Técnico del organismo de apoyo que autorizó y formalizó la expedición del certificado en el SICOV.
- h) Resultados de las inspecciones realizadas.

2.5.7.24. Registro y actualización de tarifas de servicios.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá disponer de una funcionalidad para que cada organismo de apoyo registre y mantenga actualizada la información detallada de las tarifas que establece y ofrece al público por su servicio.

a) Responsabilidad del organismo de apoyo en el registro tarifario: Será responsabilidad exclusiva del organismo de apoyo ingresar y mantener actualizada en el SICOV, de manera veraz y oportuna, la tarifa vigente de sus servicios. Cualquier modificación en sus tarifas deberá ser reflejada en el Sistema antes de su aplicación a los usuarios.

b) Finalidad del registro tarifario en SICOV: La información sobre las tarifas registrada en el SICOV tendrá como finalidades principales:

- Facilitar la transparencia informativa hacia los usuarios del servicio.
- Servir como insumo para las labores de supervisión sectorial y protección al usuario que ejerce la Superintendencia de Transporte, permitiendo el análisis de tendencias y el monitoreo del mercado, sin perjuicio del régimen de libertad tarifaria que pueda aplicar al servicio.
- Proveer información de referencia para la funcionalidad de la aplicación móvil del SICOV destinada a usuarios, donde estos podrán consultar las tarifas ofrecidas por los organismos de apoyo.

2.5.7.25. Capacidad tecnológica para la generación automática de alertas y marcación de irregularidades.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá estar dotado de los desarrollos de software, herramientas técnicas y parametrizaciones necesarias para asegurar

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

dos tipos de actuaciones automatizadas, claramente diferenciadas por su origen y efecto:

a) Generación automática de alertas y marcación por incumplimientos detectados por el sistema:

Cuando el SICOV, por la propia lógica y parametrización interna, detecte un incumplimiento a las reglas definidas en el presente Anexo Técnico, procederá a:

1. Generar una "Alerta temprana por incumplimiento", notificando al organismo de apoyo y a la Superintendencia de Transporte.
2. Aplicar una "Marcación de irregularidad" a todos los servicios que se presten o certificados que se expidan mientras la alerta se encuentre activa.
3. Informar de manera inmediata y automática al CDA y a la Superintendencia de Transporte. La notificación al CDA deberá indicar claramente la naturaleza de la irregularidad, el servicio afectado y el hecho de que este ha sido marcado en el sistema.

La generación de alertas o alarmas y marcación de servicios se activará por las siguientes causas, además de todas aquellas mencionadas a lo largo del presente Anexo:

Alertas por posible incumplimiento documental y de procedimiento

- **Vencimiento o ausencia de documentos críticos:** El sistema debe generar una alerta temprana y aplicar una marcación de irregularidad a los servicios cuando un CDA no subsane a tiempo el vencimiento o la ausencia de documentos considerados críticos para su operación, como son aquellos que dieron origen a su autorización o aquellos que se desprenden de las obligaciones del vigilado de acuerdo con la normatividad vigente y que se indican en el acápite de requisitos técnicos de este Anexo Técnico, a título enunciativo.
- **Procedimientos de inspección no conformes:** Se activará una alerta si la inspección técnica vehicular presuntamente no cumple con los parámetros y exigencias de la normativa técnica aplicable. Esto se complementa con la marcación de irregularidad cuando se detecta, por ejemplo, que las pruebas visuales no cumplen con los requisitos de video

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

y audio, o cuando las pruebas se hayan realizado presuntamente de manera incompleta.

- **Evasión de pruebas:** Se generará una alerta de marcación si hay evidencia de que se evadió la realización de alguna prueba de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.
- **Ausencia de inspector:** Se generará una alerta de marcación si el sistema no detecta la presencia del inspector durante la realización de una prueba, lo cual se verifica a través de la validación de identidad al inicio y al final de cada prueba, además de la grabación de video y audio.
- **Uso de equipos durante mantenimiento:** Se activará una alerta si el CDA reporta una avería o si un equipo se encuentra en mantenimiento o calibración y el sistema detecta que el equipo se está usando para un servicio en ese período, generando una marcación de irregularidad.
- **Uso de equipos sin calibración:** Si el sistema detecta que un equipo está siendo usado para una prueba sin una calibración vigente, se generará una alerta de restricción automática y el servicio será marcado.
- **Inconsistencia en los datos de equipos:** Se generará una alerta de marcación si hay una diferencia entre la información de los equipos reportada por el CDA y la evidencia obtenida durante las visitas de verificación, o si se recibe información de equipos no identificados y registrados en el Sistema.

Alertas por posible manipulación o alteración de datos y equipos

- **Manipulación de dispositivos:** Si el sistema detecta alguna manipulación o intento de alteración de los dispositivos de seguridad instalados en los equipos, generará una alerta inmediata y todos los servicios posteriores serán objeto de marcación de irregularidad.
- **Diferencia en el reporte de resultados:** Se activará una alerta inmediata y una marcación de irregularidad si el sistema detecta una discrepancia entre los resultados obtenidos directamente por el SICOV y los reportes de un software de gestión externo al CDA.
- **Anomalías en la transmisión de datos:** Cualquier interrupción, retención indebida o disposición no autorizada de la información esencial para la continuidad de la función de vigilancia y control será un indicio de irregularidad.
- **Consumo tardío de PIN:** Se generará una alerta de marcación si el CDA consume un PIN de pago de manera tardía.

Alertas por posibles irregularidades en el proceso de inspección

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- **Tiempo inusual en las pruebas:** El sistema debe registrar una **marcación de irregularidad** si la duración de una prueba o de la inspección completa es sospechosamente corta o extensa en comparación con los parámetros promedio establecidos.
- **Abandono de la pista:** Se generará una alerta si un vehículo abandona la pista de inspección sin haber culminado el proceso de RTMyEC.
- **Vehículo diferente al registrado:** El sistema activará una alerta si detecta que un vehículo que sale de la pista no es el mismo que ingresó para la revisión.
- **Ingreso a pista de vehículos rechazados:** Si un vehículo cuya RTMyEC ha sido rechazada e intenta someterse a una nueva inspección en un CDA diferente dentro de un plazo de 15 días, el sistema generará una alerta y bloqueará el proceso.
- **Datos anómalos o inconsistentes:** el Sistema deberá generar una alerta cuando se establezca que hay datos inconsistentes en los resultados de las pruebas del proceso de RTMyEC, lo cual podrá determinarse con posterioridad a la prestación del servicio, producto de los análisis que se realizarán permanentemente con la información recolectada de la operación.

El sistema deberá parametrizarse de tal manera que arroje alertas automáticas sobre servicios que sean prestados en los que se evidencien datos inconsistentes como:

- Que el peso de un vehículo esté por fuera del promedio inferior o superior establecido por el homologado.
- Por valores en luces que son inferiores a 2 bajas y 2 altas para vehículos o 1 baja para motocicletas o la calificación del defecto de inexistencia de la misma.
- Por inexistencia de alguno de los valores a reportar en la prueba de emisiones contaminantes
- Por ausencia de valores en alguno de los ejes identificados en el vehículo o por el reporte de más ejes de los indicados.
- Cuando se realicen y registren más de 2 repeticiones de la prueba de frenos por eje del vehículo.
- Por no reporte de valores en la prueba de suspensión.
- Por falta o exceso de valores reportados en la prueba de desviación lateral.
- Por valores registrados por los equipos que estén por fuera de los rangos de medición de los mismos.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Los demás que determine la entidad.

Alertas de control de infraestructura tecnológica

- **Irregularidades en las cámaras:** El sistema generará una alerta de marcación de irregularidad si hay desconexión, falta de señal, mal enfoque o un punto ciego que impida la visualización completa del proceso de inspección.
- **Ubicación no autorizada de equipos:** Se generará una alarma si el sistema detecta que un equipo fijo o móvil del SICOV está en una ubicación no autorizada.
- **Manipulación no autorizada de infraestructura:** Se activará una alerta si se detecta la manipulación no autorizada de la infraestructura del SICOV instalada en la sede del CDA.
- **Anomalías en el fluido eléctrico o almacenamiento:** El sistema generará alertas ante la ausencia de fluido eléctrico, un disco lleno u otras fallas técnicas de la infraestructura.

Alertas de validación de identidad:

- **Fallos recurrentes en la validación de identidad:** El sistema deberá generar una alerta y "marcación de irregularidad" si una persona (usuario o personal del CDA) registra tres (3) o más intentos fallidos consecutivos de validación de identidad en un lapso de quince (15) minutos, sin importar el mecanismo biométrico (dactilar o facial) empleado.

Otras alertas:

- El incumplimiento de los parámetros de capacidad instalada o su uso indebido, según se detalla en la función de gestión y control de capacidad.
- La detección de movimientos inusuales de personal y la falta de reporte de desvinculación, conforme a lo establecido en la función de gestión del registro y trazabilidad de personal.
- Identificación de casos en los que la duración de un examen o del proceso completo es inusualmente larga o corta en comparación con el promedio histórico, lo que podría indicar un intento de manipulación en el proceso.
- Cualquier otra situación específica que el presente Anexo Técnico defina como susceptible de generar una alerta automática.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Toda alerta que se active en el sistema generará una marcación de la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes y dejará, para efectos de supervisión, un registro informativo detallado con la trazabilidad histórica del servicio marcado.

La Superintendencia de Transporte pedirá informes técnicos a los operadores homologados del SICOV sobre Revisiones Técnico Mecánicas y de Emisiones Contaminantes realizadas por CDA de todo el país, según los criterios de aleatoriedad u otros específicos que determine la entidad a través del Comité Técnico Operativo.

La Superintendencia de Transporte, a través del Comité Técnico Operativo, con el apoyo de las herramientas de analítica y de los expertos del SICOV, podrá ajustar y ampliar los parámetros de detección para otros patrones similares de fraude que se puedan identificar en la operación. Esta información será el principal insumo para las actuaciones de Inspección, Vigilancia y Control de la entidad.

b) Activación de medidas restrictivas por ejecución de una orden administrativa:

De manera distinta a la anterior, y en su rol de herramienta para la ejecución de la función de policía administrativa, el SICOV deberá tener la capacidad técnica para aplicar de forma inmediata y automática las medidas restrictivas que le sean ordenadas formalmente por la Superintendencia de Transporte, tanto de manera cautelar, como aquellas definitivas previo agotamiento del procedimiento administrativo correspondiente que garantice el debido proceso.

En estos eventos, el SICOV actúa como el medio tecnológico para materializar una decisión ya adoptada por la autoridad competente. Esta capacidad de ejecución de órdenes se activará para dar estricto cumplimiento a:

a) Cualquier orden administrativa de la Superintendencia de Suspensión preventiva de actividades de un organismo de apoyo al tránsito, en ejercicio de las potestades derivadas de la Ley 1702 de 2013, o la norma que la modifique, adicione o derogue.

b) Cualquier otra medida administrativa, como la suspensión o cancelación del registro en el RUNT, que sea impuesta mediante acto administrativo en firme y debidamente motivado.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Trazabilidad de las actuaciones:

Toda acción ejecutada por el sistema, sea la generación de una alerta, la aplicación de una marcación o la activación de una restricción por orden administrativa, deberá quedar registrada de forma inalterable en las bitácoras de auditoría del SICOV, indicando su causal, el momento exacto y los detalles pertinentes para garantizar su plena trazabilidad y valor probatorio ante las autoridades competentes.

Esta constancia en el registro servirá a efectos de contabilizar el tiempo exacto de suspensión que haya cumplido un organismo de apoyo, ante las autoridades competentes.

2.5.7.26. Analítica de datos para la detección proactiva de fraude en la revisión técnico-mecánica y anomalías operativas.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá implementar módulos de analítica de datos avanzados e inteligencia artificial para la detección proactiva de patrones de fraude o comportamientos anómalos en los resultados de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

La analítica de datos se utilizará para identificar, entre otras, las siguientes conductas que pueden ser indicativas de manipulación o fraude:

- **Re-inspecciones sospechosas:** Detección de patrones en los que un vehículo cuya RTMyEC fue rechazada se presenta en el mismo o en otro CDA en un periodo de tiempo notoriamente corto y logra aprobar la inspección.
- **Anomalías en los tiempos de inspección:** Identificación de casos en los que la duración de una prueba específica o de la RTMyEC completa es inusualmente larga o corta en comparación con el promedio histórico, lo que podría indicar un intento de manipulación del proceso.
- **Inconsistencias en los datos:** Cruce y correlación de información para detectar discrepancias entre el tipo de vehículo, los resultados de las pruebas y la certificación final.
- **Inconsistencias en los resultados de las pruebas:** Detección de cualquier diferencia o discrepancia entre los resultados de las pruebas que el SICOV recibe directamente de las máquinas de inspección y los resultados que el CDA finalmente reporta al sistema cuando lo haga a través de Sistemas provistos por terceros distintos al operador del SICOV.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- **Tenedores recurrentes o sospechosos:** Detección de patrones en los que una misma persona figure como tenedor de un número plural de vehículos en diferentes CDA en periodos de tiempo cortos, sin contar con la justificación o autorización del propietario para ello. Dicha conducta podría ser un indicio de que la persona actúa como un tramitador.
- **Patrones de mantenimiento inusuales:** Detección de una frecuencia de mantenimientos o reparaciones inusualmente alta para un equipo en particular, lo que podría ser un indicio de fallas crónicas, manipulación o uso inadecuado del mismo.
- **Cualquier otro patrón de comportamiento o anomalía en los datos de la operación** que sea identificado por la Superintendencia de Transporte y que pueda constituir un riesgo de fraude, elusión de controles o incumplimiento normativo.

El sistema generará una alerta de "marcación de irregularidad" de forma automática cuando se detecte un patrón de fraude o anomalía, la cual será el principal insumo para las actuaciones de Inspección, Vigilancia y Control de la entidad. Los parámetros y reglas de detección podrán ser ajustados y actualizados por la Superintendencia de Transporte, con el apoyo de las herramientas de analítica y de los expertos técnicos en RTMyEC.

2.5.7.27. Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio para la Superintendencia de Transporte.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá contar con un módulo robusto y seguro, de acceso exclusivo y restringido para la Superintendencia de Transporte. Este módulo permitirá a la Superintendencia consultar, solicitar, visualizar y analizar información consolidada y detallada, en tiempo real, tanto de la operación general del SICOV como de la prestación de servicios por parte de los Centros de Diagnóstico Automotor. Este módulo deberá proveer, como mínimo, las siguientes funcionalidades e información:

1. **Monitoreo del desempeño y disponibilidad del SICOV:** Incluyendo indicadores de disponibilidad del sistema, estado en tiempo real de componentes críticos, acceso a reportes detallados sobre incidentes técnicos, y un tablero de seguimiento del cumplimiento de los Acuerdos de Nivel de Servicio (ANS) definidos para la operación del SICOV.
2. **Gestión de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias (PQRS) relacionadas con el SICOV:** Visualización de estadísticas

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

actualizadas sobre las PQRS recibidas y gestionadas por el operador del SICOV y su Mesa de Ayuda, incluyendo número total, estado de resolución, tiempos promedio y clasificación por motivo.

3. **Consulta de datos operativos e históricos de los CDA:** Capacidad para que la Superintendencia de Transporte consulte información específica y agregada de estos organismos de apoyo, utilizando diversos criterios de búsqueda. El acceso a la información histórica estará limitado por la política de retención de datos que se defina para el SICOV.
4. **Visualización en línea de evidencia videográfica:** El módulo de consulta de la Superintendencia de Transporte deberá tener una funcionalidad que permita a la entidad solicitar y visualizar en línea los videos y demás material videográfico de las Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) que se realicen en los CDA. Este mecanismo deberá ser efectivo y de fácil uso para que la entidad pueda visualizar las evidencias de cualquier revisión sin mayor inconveniente.
5. **Capacidades de análisis estadístico y tendencias:** El módulo deberá ofrecer herramientas de inteligencia de negocio para el análisis estadístico de la información operativa, permitiendo a la Superintendencia identificar tendencias, patrones, e indicadores de riesgo para planificar y focalizar sus actividades de IVC. Entre los indicadores de análisis se incluirá, de forma prioritaria, el porcentaje de vehículos rechazados o con RTMyEC no aprobadas.
6. **Revisiones técnico-mecánicas marcadas:** información de los servicios que fueron marcados automáticamente por el Sistema por la evidencia de presuntas anomalías en la prestación del servicio.
7. **Generación de constancia de disponibilidad del SICOV para fines probatorios:** El Sistema de Control y Vigilancia deberá contar con la capacidad para que la Superintendencia de Transporte genere y descargue una constancia con valor probatorio sobre la disponibilidad y funcionalidad del Sistema. Este documento deberá poder ser generado para una fecha y hora específicas, que correspondan con el momento en que se detectó y se aplicó la "marcación de irregularidad" a un servicio o grupo de servicios de RTMyEC. La constancia deberá incluir:

- La fecha y hora exactas en que se realizó la marcación del servicio como irregular.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- El porcentaje de disponibilidad de los componentes críticos del SICOV (servidores, bases de datos, redes de comunicación, etc.) en el momento preciso.
- Un registro de los incidentes técnicos, fallas o alertas que se hayan presentado en el sistema en la ventana de tiempo de la marcación.
- Una declaración que certifique que la funcionalidad de detección y marcación de irregularidades operaba correctamente.

Esta funcionalidad permitirá a la Superintendencia de Transporte obtener evidencia digital irrefutable sobre el estado del sistema, fortaleciendo el sustento de las investigaciones administrativas que se inicien contra los CDA por irregularidades detectadas a través del SICOV.

8. Generación automática de informes en caso de desconexión del RUNT. El SICOV deberá contar con una funcionalidad que, (i) al conocer de la adopción de la medida por parte de la Superintendencia, y (ii) al momento de detectar la suspensión de la conexión del CDA en el RUNT, genere automáticamente un informe para la Superintendencia de Transporte que deberá contener:

- **Información de servicios afectados:** Contener un listado de todos los servicios de RTMyEC que, habiendo sido pagados (PIN generado y consumido), no hayan culminado su prestación o no hayan sido registrados en el SICOV antes de la desconexión.
- **Datos del usuario y del servicio:** Incluir la información de los usuarios (nombre, cédula, placa, etc.) de los servicios afectados y del servicio en si mismo, con el propósito de que la hacer seguimiento sobre el respeto de sus derechos.
- **Razones de la no-culminación:** Consignar, si la hubiera, la información de las razones particulares por las cuales el servicio no fue completado, de acuerdo con la información registrada y con trazabilidad en el SICOV.

El SICOV pondrá el informe a disposición de la Superintendencia a través del Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio, para su

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

descarga y uso como elemento probatorio en el proceso sancionatorio correspondiente.

Adicionalmente, el SICOV deberá mostrar una notificación visible y clara en la interfaz de administración del CDA. El mensaje debe indicar que, a raíz de un proceso administrativo sancionatorio, la información de los servicios y usuarios afectados está siendo reportada a la Superintendencia para la garantía de sus derechos.

9. **Trazabilidad y auditoría de la interoperabilidad:** Acceso a los registros (logs) detallados de todas las transacciones, consultas y operaciones de interoperabilidad de datos realizadas entre los distintos proveedores homologados del SICOV, permitiendo la verificación de la correcta ejecución de los mecanismos de intercambio de información y la identificación de posibles fallos o interrupciones en el flujo de datos entre operadores.
10. **Trazabilidad y traslado de información al ONAC:** El módulo de consulta de la Superintendencia deberá tener la capacidad de generar de forma automática un informe detallado sobre cualquier anomalía o presunta irregularidad detectada por el SICOV, incluyendo las evidencias y los registros de trazabilidad correspondientes. El sistema garantizará el traslado inmediato de esta información al Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), a través de los mecanismos que para tal fin defina la Superintendencia, para que dicha entidad, en el marco de sus competencias, adopte las acciones que considere necesarias en relación con la acreditación del CDA. Este proceso de traslado de información quedará debidamente registrado en la bitácora del sistema para fines de auditoría.
11. **Trazabilidad y registro de la fuente de evidencia:** Los reportes de incumplimiento y la trazabilidad histórica generados por el sistema deberán incluir, de manera inalterable, la identificación específica de la cámara o del dispositivo del SICOV (ej. cámara fija, cámara corporal, lector de huella, tablet, etc.) que permitió advertir la irregularidad. Esta información garantizará la pertinencia y conducencia de la evidencia digital en los informes que sustenten las actuaciones de Inspección, Vigilancia y Control de la Superintendencia de Transporte.

2.5.7.28. Garantía de disponibilidad del SICOV.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El operador del SICOV deberá garantizar una disponibilidad mínima del software y todas sus funcionalidades del noventa y nueve punto cuatro por ciento (99,4%), medida mensualmente.

a) La fórmula para el cálculo de la disponibilidad será: $[(\text{Tiempo Total del Periodo de Medición} - \text{Tiempo Total de Indisponibilidad No Justificada}) / \text{Tiempo Total del Periodo de Medición}] * 100$.

b) El Tiempo Total del Periodo de Medición corresponde al número total de horas en un mes calendario.

c) Se considerará *Tiempo Total de Indisponibilidad No Justificada* la suma de todos los periodos en los que cualquier funcionalidad crítica del SICOV no esté operativa para los usuarios o la Superintendencia, excluyendo las ventanas de mantenimiento programado debidamente informadas y justificadas en detalle con antelación a la Superintendencia de Transporte y los eventos de fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.

d) El operador del SICOV deberá implementar herramientas de monitoreo permanente de la disponibilidad del Sistema y generar reportes en tiempo real, que deberán ser visibles en el Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio de la Superintendencia de Transporte.

Asimismo, deberá elaborar y remitir a la Superintendencia de Transporte reportes mensuales de operación y disponibilidad del Sistema, informando sobre cualquier evento y/o circunstancia que haya causado indisponibilidad de algún componente del Sistema, la causa de su ocurrencia y las medidas adoptadas para su solución.

Estos informes deberán ser entregados a la Superintendencia de Transporte dentro de los cinco (5) primeros días hábiles de cada mes y deberán también poder descargarse desde el Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio de la Superintendencia de Transporte.

2.5.8. Requisitos para proveedores de software y tecnología de gestión de resultados.

Los proveedores de software y tecnología que faciliten la recepción y consolidación de los resultados de las pruebas de la RTMyEC que se realizan con las máquinas de inspección de los Centros de Diagnóstico Automotor, para su

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

cargue en el Sistema de Control y Vigilancia, deberán someterse a un proceso de registro y autorización por parte de la Superintendencia de Transporte, a fin de garantizar la integridad, la seguridad y la trazabilidad de la información.

2.5.8.1. Proceso de registro y autorización:

Para obtener la autorización de la Superintendencia de Transporte, estos proveedores deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) **Requisitos jurídicos:** Acreditar su existencia legal y capacidad jurídica, así como la idoneidad de su representante legal, mediante la presentación del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, en la que conste la actividad económica a la que se dedica.

b) **Requisitos técnicos:** Demostrar que su software y tecnología cumple con los estándares de seguridad, trazabilidad e interoperabilidad exigidos en este Anexo Técnico. El software deberá garantizar la inalterabilidad de los resultados desde el punto de origen (la máquina de inspección) hasta su recepción en el software SICOV, donde serán cotejados contra aquellos que el operador del Sistema recopilará directamente.

c) **Requisitos de seguridad:** Implementar mecanismos de seguridad física y lógica en sus dispositivos y sistemas para evitar la manipulación o alteración de los resultados de las pruebas. La Superintendencia de Transporte podrá realizar auditorías y visitas de verificación para corroborar el cumplimiento de estos requisitos.

2.5.8.2. Revocatoria de la autorización:

El incumplimiento de los requisitos establecidos en este numeral, la reincidencia en hallazgos críticos o la no subsanación oportuna de los hallazgos dará lugar a la revocatoria de la autorización para operar como proveedor de software y tecnología de gestión de resultados, sin perjuicio de las demás acciones legales a que haya lugar.

2.5.9. Centro de Operaciones de Seguridad (NOC – SOC).

El proveedor del SICOV deberá implementar y operar un **Centro de Operaciones de Seguridad (SOC)**, que operará de manera cooperativa con el Centro de Operaciones de Red (NOC), para vigilar y controlar de manera

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

proactiva y reactiva la totalidad de la infraestructura tecnológica del SICOV, sus componentes y sus operaciones. El SOC tiene como objetivo principal monitorear, detectar, analizar y responder a incidentes de seguridad, amenazas y vulnerabilidades para minimizar su impacto en el sistema. El NOC tiene como objetivo principal monitorear, gestionar todas las redes de comunicaciones informáticas y de telecomunicaciones que forman parte del SICOV supervisando, manteniendo y asegurando la disponibilidad y rendimiento óptimo 24x7x365.

2.5.9.1. Componentes y funcionalidades principales del SOC

El SOC deberá contar con la infraestructura de hardware y software y las capacidades operativas para desarrollar las siguientes funciones:

2.5.9.1.1. Monitoreo y gestión centralizada de la infraestructura.

El SOC deberá monitorear y gestionar la infraestructura, aplicaciones, redes, almacenamiento, seguridad y rendimiento del SICOV. Deberá contar con una consola de administración para vigilar y controlar toda la infraestructura principal y alterna.

Para ello, deberá:

- Generar alertas proactivas.
- Realizar análisis de tendencias y elaborar reportes técnicos (diarios, mensuales y por eventos).
- Garantizar el acceso a consolas centralizadas y tableros de control para equipos técnicos y de operación.
- Supervisar de manera proactiva el estado y disponibilidad de activos de red y sistemas.

2.5.9.1.2. Gestión de seguridad y prevención de amenazas

El SOC deberá implementar soluciones especializadas para proteger el sistema contra amenazas internas y externas, y gestionar incidentes de seguridad.

2.5.9.1.2.1. Gestión de vulnerabilidades: Deberá implementar un ciclo continuo de detección, análisis y remediación de vulnerabilidades. Esto incluye realizar pruebas de seguridad,

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

escaneo de vulnerabilidades y gestión de parches y control de cambios.

2.5.9.1.2.2. Gestión y análisis de logs: Se deberán definir con claridad descripciones y tipos de eventos críticos y efectuar su monitoreo centralizado. El SOC deberá definir e implementar un esquema de alertas ante incidentes, así como registrar y llevar la trazabilidad de los logs de estos eventos.

2.5.9.1.2.3. Detección y respuesta a amenazas: El SOC debe contar con plataformas y herramientas para:

- **SandBoxing:** Implementación de entornos aislados para el análisis de archivos sospechosos antes de su ejecución en el entorno de producción.
- **Protección Avanzada contra Amenazas (ATP):** Herramientas para la identificación y respuesta ante amenazas persistentes avanzadas (APT), accesos maliciosos o actividades sospechosas internas y externas.
- **Inteligencia Artificial:** Contemplar el uso de herramientas de Inteligencia Artificial para realizar análisis predictivo de vulnerabilidades y amenazas.

2.5.9.1.3. Seguridad de endpoints y correo electrónico

Todos los equipos de cómputo y dispositivos móviles que intervienen en la operación del NOC-SOC y del SICOV, al igual que el correo electrónico de dominio corporativo, deben contar con medidas de seguridad provistas por el proveedor.

Esto incluye:

- Instalación de una solución Endpoint y un software antivirus y antimalware actualizado en todos los equipos y servidores.
- Control centralizado de dispositivos conectados al SICOV, permitiendo la gestión remota, la prevención de malware vía USB u otros dispositivos y la restricción de uso indebido.
- Seguridad del correo electrónico, con protección ante suplantación de identidad (*spoofing*), *phishing*, *malware* y *spam*, y autenticación reforzada (DKIM, SPF, DMARC).

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.9.1.4. Respaldo y recuperación de la información

El SOC deberá contar con herramientas para realizar copias de seguridad (*backups*) en entornos seguros. Deberá contar con mecanismos de respaldo automatizado y programado, con una retención mínima de 90 días hábiles, y replicación en el CAPD (activo-pasivo).

El proveedor deberá contar con un plan de respaldo de la información que considere la selección de datos, la frecuencia de copias, los métodos de copia (completas, incrementales o diferenciales), los medios de almacenamiento, las pruebas de recuperación y la ubicación de las copias (al menos una copia deberá ubicarse fuera del sitio del CPD).

2.5.9.1.5. Herramientas de seguridad lógica y operación

El SOC deberá disponer de las siguientes herramientas de software para gestionar la seguridad lógica y la operación:

- **SIEM (*Security Information and Event Management*):** Para la correlación y análisis de eventos de seguridad.
- **Monitor de Infraestructura y Servicios (NOC):** Para la supervisión del estado y disponibilidad de activos de red y sistemas.
- **Sistema de Gestión de Incidentes (ITSM):** Para el registro, seguimiento y resolución de eventos, con *ticketing* automatizado y escalamiento por criticidad.
- **Plataforma de Automatización de Seguridad (SOAR):** Para la respuesta automatizada ante incidentes, con *playbooks* de respuesta y automatización de acciones.
- **Analizador de Vulnerabilidades:** Para la identificación proactiva de debilidades técnicas.
- **Detección y Respuesta en Endpoints (EDR):** Para la supervisión y protección de dispositivos finales, con análisis de comportamiento y aislamiento remoto.
- **Gestión de Identidades (IAM):** Para el control de acceso a recursos críticos, con autenticación multifactor y gestión de privilegios.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- **Monitor de Bases de Datos y Aplicaciones:** Para la protección de operaciones y datos en sistemas críticos.
- **CMDB (*Configuration Management Database*):** Para el inventario y la relación de activos tecnológicos.
- **Plataforma de Inteligencia de Amenazas:** Para la contextualización de riesgos externos conocidos.

2.5.9.1.6. Desarrollo de aplicaciones y entornos de prueba

El SOC deberá disponer de la infraestructura requerida para crear e implementar ambientes independientes para el desarrollo de software, pruebas y producción. Deberá contar con herramientas y equipo de soporte para la gestión de contenedores y orquestadores (Docker, Kubernetes, OpenShift, entre otros). También debe gestionar la integración con herramientas de desarrollo colaborativo, control de versiones y automatización CI/CD.

2.5.9.1.7. Infraestructura para el SOC/NOC

EL SOC/NOC deberá contar con infraestructura física, equipos de comunicaciones, equipos de seguridad y canales de comunicaciones dispuestos para interactuar con los diferentes componentes del SICOV. A continuación, se describen con sus características mínimas:

- **Rack de Equipos:**
 - Rack de piso, tipo metálico con pintura electrostática, con llave y con rodachinas.
 - Altura mínima 1.8 metros, 38 Unidades de Rack.
 - Tendrán mínimo dos extractores debidamente conectados a un circuito normal.
 - Serán armados con sus respectivos organizadores y cuatro (4) rieles ajustables para equipos de 19" de ancho, además debe incluir un barraje de puesta a tierra (TGB).
 - Tendrán malla en la parte frontal de la puerta con posibilidad de desmontar sus tapas laterales y traseras.
 - Doble multitoma de mínimo (10 salidas eléctricas) con supresor de transientes conectado a la UPS a través de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

un circuito independiente de la red regulada, realizando las adecuaciones eléctricas requeridas.

- Debe llevar bandejas porta equipos según la necesidad del sitio.

- Switches de Red:

- Nivel 3 Administrable
- 24 puertos Fast Ethernet, velocidad 10/100/1000 Mbps
- Cifrado integrado por capa de sockets seguros (SSL)
- Manejo de listas de control de acceso (ACL)
- Funcionalidad VLAN
- Permita la inspección dinámica del protocolo de resolución de direcciones (ARP), protección de IP de origen y detección del protocolo DHCP, que permiten detectar y bloquear ataques deliberados de la red.
- Compatibilidad con IPv6

- Firewall:

- Gestión Unificada de Amenazas (antivirus en pasarela, antispymware, prevención de intrusiones, Application Intelligence and Control, antispam, filtrado de contenido, Enforced Client Anti-Virus y antispymware)
- Comprehensive Anti-Spam Service
- SSL VPN e IPsec VPN
- Sistema de Gestión Global
- Throughput superior a 500 Mbps para VPN
- Rendimiento 3DES/AES4 75 Mbps
- Túneles VPN entre emplazamientos
- Permitir Cifrado/autenticación/grupo DH DES, 3DES, AES (128, 142, 256 bits), MD5, SHA- 1/grupo DH 1, 2, 5, 14
- Permitir Intercambio de claves IKE, clave manual, Certificados (X.509), L2TP sobre IPsec
- Soporte de certificados Verisign, Thawte, Cybertrust, RSA Keon, Entrust y Microsoft CA para VPN, SCEP
- Prestaciones VPN Dead Peer Detection, DHCP a través de VPN, IPsec NAT Traversal, pasarela VPN redundante, VPN basada en enrutamiento

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Plataformas Global VPN Client soportadas Microsoft® Windows 2000, Windows XP, Vista 32 bits/64 bits, Windows 7 32/64 bits
- Plataformas SSL VPN Microsoft Windows soportadas de 32 bits/64 bits/Mac OS, Linux/Ubuntu/OpenSUSE entre otras.
- Plataforma Mobile Connect soportada Ios.
- Prestaciones Servicios de seguridad: Servicios de inspección profunda de paquetes Gateway Anti-Virus, Anti-Spyware and Intrusion Prevention Content Filtering Service (CFS) Rastreo por HTTP URL, HTTPS IP, palabra clave y contenido, bloqueo de ActiveX, Java Applet, y cookies, gestión del ancho de banda según categorías de filtrado, listas de admitidos/bloqueados.
- Prestaciones de Red: Asignación de direcciones IP Estática, (cliente DHCP, PPPoE, L2TP y PPTP), servidor DHCP interno.
- Modos NAT 1:1, 1:muchos, muchos:1, muchos:muchos, NAT flexible (IPs solapadas), PAT, modo transparente.
- VLANS
- DHCP Servidor interno
- Enrutamiento
- Autenticación XAUTH/RADIUS, Active Directory, SSO, LDAP, Novell, base de datos interna.
- *Prestaciones de Hardware*
 - Interfaces Ethernet - Wan / Lan
 - Memoria Flash RAM 16 MB como mínimo
 - 3G inalámbrico (opcional)
 - Puertos USB
 - Potencia de entrada 100 a 240 VAC, 50-60 Hz, 1 A
 - Certificaciones Common Criteria EAL4+, VPNC, FIPS 140-2, ICSA Firewall 4.1
 - Conformidad con normas FCC Class B, ICES Class B, CE, C-Tick, VCCI Class B, MIC, NOM, UL, cUL, TÜV/GS, CB, DEEE, RoHS
 - Entorno/humedad 32-105o F, 0-40o C/ 5-95% sin condensación

2.5.10. Infraestructura tecnológica en los CDA para el funcionamiento del software SICOV.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Los CDA, tanto fijos como móviles, deberán contar con la infraestructura tecnológica necesaria para la correcta y segura operación de del SICOV en sus instalaciones. El operador homologado del SICOV será el responsable de suministrar, instalar, configurar, mantener y soportar todos los dispositivos y periféricos mínimos necesarios, conforme a lo aquí previsto, así como de asegurar la compatibilidad y el adecuado funcionamiento del software del SICOV con cada uno de estos.

Los requisitos que se establecen a continuación son de carácter mínimo. El proveedor deberá garantizar que el hardware y software suministrados y operados estén en capacidad de soportar todas las funcionalidades del SICOV y que, ante la aparición de nuevas y mejores tecnologías que reemplacen o superen lo aquí previsto, la infraestructura sea actualizada para evitar la obsolescencia tecnológica y garantizar la mejora continua del sistema, previa validación y directriz de la Superintendencia de Transporte a través del Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV. Adicionalmente, el CDA debe facilitar al homologado el acceso a su infraestructura tecnológica interna para el monitoreo, control y vigilancia de los procesos que se realizan en cada uno de los equipos del CDA que intervienen en la RTMyEC.

Los operadores del SICOV tendrán libertad para adquirir equipos de hardware y/o solución tecnológica especializada de cualquier marca, siempre que cumpla con las condiciones y funcionalidades mínimas exigidas por la Superintendencia en este acápite.

Será responsabilidad del proveedor homologado del SICOV garantizar la correcta integración de su software con los equipos adquiridos y/o empleados por el organismo de apoyo para prestar el servicio, y prestar el soporte técnico sobre dicha integración.

Como referentes técnicos mínimos esperados, se describirán detalles y características técnicas mínimas exigidas para la tecnología esperada, con miras a lograr un adecuado y efectivo funcionamiento del SICOV.

Características mínimas de los componentes esperados de hardware y software para el funcionamiento del SICOV:

2.5.10.1. Hardware para el funcionamiento del SICOV.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Los proveedores del SICOV deberán suministrar y soportar dispositivos y periféricos, con las características y funcionalidades mínimas que a continuación se detallan, que permitan la operación segura y eficaz del sistema en cada Centro de Diagnóstico Automotor:

2.5.10.1.1. Infraestructura descentralizada del SICOV instalada en CDA (fijos y móviles):

2.5.10.1.1.1. Rack de equipos, de las siguientes características:

- Rack de piso, tipo metálico con pintura electrostática, con llave y con rodachinas.
- Altura mínimo de 1.80 metros, 38 Unidades de Rack.
- Tendrán mínimo dos extractores de desempeño industrial debidamente conectados a un circuito normal.
- Serán armados con sus respectivos organizadores y cuatro (4) rieles ajustables para equipos
- de 19" de ancho, además debe incluir un barraje de puesta a tierra (TGB).
- Tendrán vidrio templado en la parte frontal de la puerta con posibilidad de desmontar sus
- tapas laterales y traseras.
- El rack suministrará las multi-tomas con supresor de transientes y protección para aislamiento de circuitos, cuando se presente sobre corrientes en la red. Estas multi-tomas deberán estar conectadas a la UPS a través de un circuito independiente de la red regulada, realizando las adecuaciones eléctricas requeridas.
- Debe llevar bandejas porta equipos según la necesidad del sitio.
- Se tendrá una alerta por apertura y movimientos del rack, para monitoreo desde el SOC.
 - Se dispondrá de una cámara para monitoreo del rack y la opción de alertas por acercamiento y ubicación de objetos no autorizados cerca del mismo. El Rack debe estar monitoreado por una cámara tipo domo con las siguientes características:
 - Cámara tipo domo
 - Resolución de 1080p
 - Cámara de función luz / Noche
 - lente con zoom/enfoques automáticos y/o motorizado.
 - función AVF (varifocal automática) permite cambiar el zoom sin

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

necesidad de abrir la cámara

- El ajuste automático del enfoque/zoom con lente motorizado
- Alimentación por Ethernet (PoE)
- Definir las zonas de interés, los controles remotos E-PTZ de giro, inclinación y zoom electrónicos permiten seleccionar zonas específicas de la imagen principal * Campo de visión Horizontal 36° - 117°
- Campo de visión vertical 20° - 61°
- Especial exteriores
- El rack deberá contar con un geoposicionamiento que muestre las coordenadas del mismo en tiempo real.
- El Rack deberá estar protegido a través de un sistema de cierre electrónico mediante un token con el fin de garantizar la seguridad de los equipos SICOV.

2.5.10.1.1.2. Estaciones de captura y procesamiento de video

2.5.10.1.1.2.1. Workstation o servidor de video (para CDA y CDA Móviles, como base para captura y procesamiento):

- **Procesador:** Intel Xeon® Processor o superior (64 bits) o AMD Phenom X4 Quad (64 bits), con velocidad INTEL: ≥3.0 GHz o superior, AMD: ≥2.6 GHz o superior.
- **Memoria Caché:** 10 MB o superior.
- **Memoria RAM:** 16GB o superior.
- **Almacenamiento Interno:** 2TB SATA 6Gb/s 7200rpm o superior , para CDA Móviles 4TB SATA 7200 RPM o superior y Disco duro estado sólido SSD.
- **Soporte para RAID:** 0, 1, 5, 10.
- **Tarjeta graficadora:** Compatibilidad pantalla 100%, memoria ≥1GB independiente de la Board, Arquitectura PCI EXPRESS, Soporte para múltiples tarjetas de video (Nvidia SLI o ATI CrossFire).
- **Interface de Red Ethernet LAN:** 10/100/1000.
- **Fuente de poder:** Mínimo 500W reales.
- **Garantía para soporte en sitio y repuestos:** 3 años.
- **Monitor:** Alto desempeño 17" o Superior , para CDA Móviles, podría ser de 15" por espacio en el rack.
- **Para CDA Móviles:** El equipo que estará en constante movimiento deberá contar con sistema antivibración y disco de estado sólido.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.10.1.1.3. Equipos de comunicaciones, conectividad y seguridad

2.5.10.1.1.3.1. Switches de Red:

- Nivel 3 Administrable
- Mínimo 4 puertos Gigabit Ethernet
- Velocidad 10/100/1000 Mbps (IEEE 802.3 Type 10BASE-T, IEEE 802.3u Type 100BASE-TX, IEEE 802.3ab Type 1000BASE-T)
- Apilable, o para Rack.
- Debe manejar cifrado integrado por capa de sockets seguros (SSL)
- Debe manejar Listas de Control de Acceso Seguras (ACL)
- Debe manejar SSHv2
- Funcionalidad VLAN
- Debe usar la inspección dinámica del protocolo de resolución de direcciones (ARP), protección de
- IP de origen y detección del protocolo DHCP, que permiten detectar y bloquear ataques deliberados de la red.
- Soporte de IPv6 nativa y dualidad IPv4/IPv6 con transiciones de desde IPv4 a IPv6 soportando conectividad para ambos protocolos.

2.5.10.1.1.3.2. Firewall:

b) Prestaciones de Software

- Gestión Unificada de Amenazas (antivirus en pasarela, antispymware, prevención de intrusiones, Application Intelligence and Control, antispam, filtrado de contenido, Enforced Client Anti-Virus y antispymware)
- Comprehensive Anti-Spam Service
- SSL VPN e IPsec VPN
- Sistema de Gestión Global
- Throughput igual o superior a 1 Gbps

c) Para VPN

- Rendimiento 3DES/AES 75 Mbps
- IPsec VPN Throughput (512 byte)

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Gateway-to-Gateway IPsec VPN Tunnels (100 a 200)
- Client-to-Gateway IPsec VPN Tunnels (150 a 250)
- Permitir IPsec VPN performance test uses AES256-SHA256
- Permitir Intercambio de claves IKE, clave manual, Certificados (X.509), L2TP sobre IPSec.
- Soporte de certificados
- Prestaciones VPN Dead Peer Detection, DHCP a través de VPN, IPSec NAT Traversal, pasarela
- VPN redundante, VPN basada en enrutamiento.
- Plataformas Global VPN Client soportadas Microsoft® Windows en versión de soporte vigente por Microsoft (64 bits)
- Plataformas SSL VPN para Sistemas Operativos Microsoft Windows, MacOS y sistemas operativos Linux, en sus últimas versiones estables y con soporte.

d) Prestaciones de servicios de seguridad

- Servicios de inspección profunda de paquetes Gateway Anti-Virus, Anti-Spyware and Intrusion Prevention
- SSL Inspection Throughput (IPS, avg. HTTPS)
- SSL Inspection CPS (IPS, avg. HTTPS)
- SSL Inspection Concurrent Session (IPS, avg. HTTPS)
- Application Control Throughput (HTTP 64K)

e) Prestaciones de red

- Asignación de direcciones IP Estática, (cliente DHCP, PPPoE, L2TP y PPTP), servidor DHCP Interno.
- Modos NAT 1:1, 1:muchos, muchos:1, muchos: muchos, NAT flexible (IPs solapadas), PAT, modo transparente
- VLANS
- DHCP Servidor interno
- Enrutamiento
- Autenticación Radius, LDAP, Base de datos local y la posibilidad de soportar SSO con directorios externos como Active Directory y Novell.

f) Prestaciones de hardware

- Interfaces Ethernet – Wan / Lan

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Puertos USB
- Potencia de entrada 100 a 240 VAC, 50-60 Hz, 1 A
- Certificación USGv6/IPv6
- Conformidad con normas FCC, ICES, CE, RCM, VCCI, BSMI, UL/cUL, CB
- Temperatura de operación 32°F to 104°F (0°C to 40°C)
- Humedad 10% to 90% sin condensación

2.5.10.1.1.4. Sistema de suministro de corriente

2.5.10.1.1.4.1. SAI o UPS:

Se debe suministrar, instalar y configurar una UPS On-Line de Doble Conversión UPO de 3KVA 3.000va/2700w. Monofásica. Onda SENO para RACK. Respaldo mínimo: 15 min a media carga -7 minutos a full carga, con opción de crecimiento con banco adicional y monitoreo remoto desde el SOC.

A esta UPS se deben conectar y debe soportar el rack de comunicaciones que contiene los equipos que integran el Sistema De Control y Vigilancia Para Los Centros de Diagnóstico Automotor.

2.5.10.1.1.4.2. Cableado estructurado.

La instalación de cableado estructurado requerido para la operación de los CDA, deberá ser provisto por el proveedor homologado del SICOV de CDA para lo cual deberá realizar la planificación, instalación y certificación de la infraestructura de cableado UTP para redes de área local, asegurando una comunicación eficiente y confiable.

Este proceso incluye la disposición de cables, paneles de conexión y otros componentes siguiendo estándares para facilitar el mantenimiento y la escalabilidad. Deberá cumplir con las normas y estándares de cableado estructurado (como EIA/TIA 568) para garantizar la compatibilidad, el rendimiento y la seguridad de la red. El cableado estructurado de Red, con su adaptación de corriente normal y regulada.

Las instalaciones de cableado estructurado deben cumplir con el RETIE (Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas).

2.5.10.1.2. Cámaras de pista para analítica de video (incluyendo mini domo):

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Cantidad: Mínimo dos (2) cámaras (al inicio y fin de pista) o las que se requieran para que quede almacenado el recorrido completo en pista y así garantizar el monitoreo de los vehículos.

Características mínimas: Las siguientes son las características mínimas que deberán tener las cámaras:

- Formato 1080p (16:9), 1920 x 1080 de 3 a 5MP (16:9)
- Iluminadores de 25 metros.
- Cámara día / noche con IR conmutable
- Función IR On, Off y Auto
- Compensación de contraluz.
- Detección de saboteo.
- ONVIF Profile S; ONVIF Profile G; ONVIF Profile T; Auto-MDIX; ONVIF Profile M
- H.264 (ISO/IEC 14496-10); MJPEG; H.265/HEVC
- Radio de relación señal a ruido en video >55 dB

Especificaciones ambientales

- Temperatura de operación de -30 oC a +50 oC (de -22 oF a +122 oF).
- Operación de humedad relativa (no-condensada): 5% - 93%
- Protección contra agua y polvo IP66
- Protección de impactos IK10.

Especificaciones conectividad

- IPv4; IPv6; UDP; TCP; HTTP; HTTPS; RTP/RTCP; IGMP V2/V3; ICMP; ICMPv6; RTSP; FTP;
- ARP; DHCP; APIPA (Auto-IP, link local address); NTP (SNTP); MQTT; SSH; SNMP (V1, MIBII);
- SNMP (V3, MIBII); DNS; DNSv6; DDNS (DynDNS.org, selfHOST.de, no-ip.com); SMTP; iSCSI;
- UPnP (SSDP); DiffServ (QoS); LLDP; SOAP; CHAP; Digest authentication

Especificaciones de seguridad

- Opciones de encriptación: LS 1.2; AES 256; AES 128; TLS 1.3

Especificaciones de analítica de video usando IA

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Las cámaras en los CDA deben soportar como mínimo las siguientes opciones:
 - o Alertas por objeto en campo
 - o Cruce de línea
 - o Entrada y salida de campo
 - o Merodeo
 - o Alerta por condiciones vehiculares no satisfactorias.

2.5.10.1.3. Cámara fija para la inspección en foso:

El proveedor homologado deberá suministrar, instalar, configurar y mantener una cámara de alta definición, especialmente diseñada para ambientes de inspección vehicular, en cada foso donde se realice la inspección visual de la parte inferior del vehículo. Esta cámara deberá estar posicionada estratégicamente para capturar de manera clara y continua toda la prueba. Sus características mínimas serán:

- Formato 1080p, 3 a 5MP de resolución.
- Protección contra agua y polvo (IP66) y protección de impactos (IK10).
- Capacidad de grabación de video día/noche con infrarrojo (IR) conmutable.
- Compatibilidad con el software de videoanalítica y grabación del SICOV.
- Resistencia a las condiciones ambientales del foso, incluyendo la humedad y los vapores que puedan generarse.

2.5.10.1.4. Lectores biométricos especializados de huellas

Los lectores de huellas especializados que se utilizarán para validar biométricamente la identidad de usuarios y personal del CDA deberán tener como mínimo la tecnología que ofrecen huelleros especializados como el multiespectral u óptico, con características mínimas como las que se detallan a continuación:

Requisitos técnicos detallados:

2.5.10.1.4.1. Lector de huella multiespectral:

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El lector biométrico de huellas multispectral deberá estar homologado por la RNEC y deberá cumplir con las siguientes especificaciones técnicas:

FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS	
Tecnología	Imagen Multispectral - Multispectral Imaging (MSI)
Template Extractor y Matcher	MINEX III Certificado
Resolución de imagen de salida / Profundidad de bits	500 dpi / 8-bit, 256 escala de grises
Formato de salida de imagen	Imágenes sin comprimir o comprimidas WSQ (certificadas por el FBI)
Formato de salida de plantilla	ANSI 378 / ISO 19794-2 / ISO-19784 (MINEX III certificado)
Match sobre dispositivo	Entradas de plantilla ANSI 378 / ISO 19794-2
Adquisición de imágenes	Adquisición de imágenes estructuradas (SIA) para mayor velocidad, rechazo de la luz ambiental y calificación de la posición de los dedos
USB	USB 2.0 alta velocidad (480 Mbps)
Sistemas Operativos	Windows 10/11; Linux x86/x64
SEGURIDAD	
Detección de Ataques de Presentación (PAD) / Detección de Dedos en Vivo (LFD)	-ISO/IEC 30107-3, Level 2 Presentation Attack Detection (PAD) Certificado. -Multispectral Imaging (MSI), Live Finger Detection (LFD)
Protección física contra manipulaciones	Actualizaciones de firmware cifradas Elemento seguro con borrado de clave activa
Criptografía	AES 128/256, TDES 2/3 Key, SHA-256, RSA-2048
Número de claves simétricas de usuario	10
ID estática única	64 bits
Generador de bits aleatorios determinista (DRBG)	NIST CAVP Certificado
SOPORTE DEL MODELO DE TRANSACCIÓN	

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Inyección de llave de fábrica	Soportado
Sesión maestro/esclavo	Soportado
Remote Key Load (RKL)	Soportado

2.5.10.1.4.2. Lector de huella óptico infrarrojo:

FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS	
Tecnología	Optical technology que cuentes con Diodos emisores de luz (LED) infrarroja
Template Extractor y Matcher	MINEX III Certificado
Resolución de imagen de salida / Profundidad de bits	500 dpi / 8-bit, 256 escala de grises
Formato de salida de imagen	Imágenes sin comprimir o comprimidas WSQ (certificadas por el FBI)
Formato de salida de plantilla	ANSI 378 / ISO 19794-2 / ISO-19784 (MINEX III certificado)
Match sobre dispositivo	Entradas de plantilla ANSI 378 / ISO 19794-2
Adquisición de imágenes	Adquisición de imágenes estructuradas (SIA) para mayor velocidad, rechazo de la luz ambiental y calificación de la posición de los dedos
USB	USB 2.0 alta velocidad (480 Mbps)
Sistemas Operativos	Windows 10/11; Linux x86/x64
SEGURIDAD	
Detección de Ataques de Presentación (PAD) / Detección de Dedos en Vivo (LFD)	-ISO/IEC 30107-3, Level 2 Presentation Attack Detection (PAD) Certificado / Live Finger Detection (LFD)
Protección física contra manipulaciones	Actualizaciones de firmware cifradas Elemento seguro con borrado de clave activa
Criptografía	AES 128/256, TDES 2/3 Key, SHA-256, RSA-2048
Número de claves simétricas de usuario	10
ID estática única	64 bits

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Generador de bits aleatorios determinista (DRBG)	NIST CAVP Certificado
	SOPORTE DEL MODELO DE TRANSACCIÓN
Inyección de llave de fábrica	Soportado
Sesión maestro/esclavo	Soportado
Remote Key Load (RKL)	Soportado

Ubicación: Estos dispositivos deberán estar instalados (i) en la recepción de los CDA para el enrolamiento inicial del personal y los usuarios del servicio, así como en (ii) los puntos de validación de identidad ubicados en las líneas de inspección en las que se realizan las diferentes revisiones. Estos puntos serán indispensables para la validación de identidad de inspectores al inicio y al final de cada prueba.

2.5.10.1.5. Cámaras corporales (preferiblemente gafas de grabación de video y audio):

Cámaras corporales (Preferiblemente gafas de grabación de video y audio): Dispositivos de tipo cámaras corporales, preferiblemente integradas en formato de gafas, con capacidad de grabación de video y audio de alta resolución y captura de fotografías, diseñadas para ser utilizadas por los inspectores durante las pruebas de la RTMyEC cuyos resultados dependen de la inspección visual. Esta tecnología deberá:

- Permitir al inspector narrar en voz alta la revisión que está ejecutando mientras graba el video y el audio, y capturar fotos de soporte de las evidencias. La calidad de la grabación de video y audio debe ser suficiente para identificar con claridad los detalles de la inspección y la narrativa del técnico. Deberán garantizar la integración directa y segura del contenido grabado y fotografiado con el software del SICOV, sin posibilidad de manipulación o alteración.
- Garantizar la alta calidad de la grabación y las fotos debe ser suficiente para identificar con claridad los detalles de la inspección.
- Garantizar la integración directa y segura del contenido grabado y fotografiado con el software del SICOV, sin posibilidad de manipulación o alteración.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.10.1.6. Tablet para registro de observaciones y datos en pruebas visuales:

Dispositivos tipo Tablet, de uso robusto para entornos de inspección, que servirán como punto central de operación para los técnicos inspectores en las líneas de inspección (fijas y móviles). Estas tablets deberán contar con un huellero (lector biométrico especializado) integrado de forma segura y dedicada, que cumpla con las especificaciones técnicas detalladas en este Anexo.

Adicionalmente, las tablets deberán incorporar una cámara frontal con la calidad y especificaciones técnicas mínimas requeridas para soportar el software de reconocimiento facial descrito en el presente Anexo Técnico. Las tablets permitirán a los inspectores:

- Validar su identidad (autenticación biométrica dactilar y/o facial si la cámara frontal cumple requisitos) al inicio y al finalizar cada prueba de inspección, garantizando la unicidad y la responsabilidad del proceso.
- Recibir directamente los resultados numéricos de las máquinas de inspección (ej. frenómetros, alineadores al paso, sonómetros, luxómetros, opacímetros, analizadores de gases). La conexión de la tablet con estas máquinas deberá ser segura y la recepción de datos automatizada e inalterable, garantizando la integridad de la información desde su origen.
- Registrar observaciones, datos adicionales y llevar lista de chequeo durante las pruebas visuales (sensoriales), con capacidad de "dictado a texto" (voz a texto) para agilizar el registro.
- La Tablet deberá garantizar la transmisión segura, en tiempo real, de toda la información procesada y registrada al software del SICOV, y la integridad de los datos. Deberá tener mecanismos de autenticación robustos para el registro de cada acción del inspector.

2.5.10.1.7. Pad de firmas digitalizador:

- Dispositivo para la captura de la firma manuscrita digitalizada de los usuarios y personal del organismo de apoyo.
- El pad de firmas servirá para obtener la autorización previa, expresa e informada del personal del organismo de apoyo y de los usuarios del servicio, para el tratamiento de sus datos personales y biométricos a través del SICOV, informándoles claramente sobre las finalidades del tratamiento, el uso de tecnologías de reconocimiento facial, monitoreo de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

permanencia, y demás aspectos relevantes conforme a la Ley 1581 de 2012 y las demás normas reglamentarias.

2.5.10.1.8. Infraestructura descentralizada para el reconocimiento facial:

El proveedor del SICOV deberá instalar infraestructura descentralizada en la sede de los organismos de apoyo, a fin de permitir el funcionamiento eficiente de los equipos y la tecnología de reconocimiento facial (SDK de captura, liveness y margen) deben contar con lo mínimo exigido por fabricante, tener en cuenta la GPU o CPU según su fabricante.

Los equipos y la tecnología para el reconocimiento facial deben contar con lo mínimo exigido por fabricante, teniendo en cuenta las necesidades de GPU o CPU que indique el fabricante.

Deberá instalarse una NAS con capacidad de almacenar la información necesaria para la validación biométrica facial, registros y log transaccionales del CDA, atendiendo la política de conservación de información indicada por la Superintendencia de Transporte.

Al ser instalado en los centros, deberá disponerse también de un armario o rack de protección y una UPS Online con autonomía de 4 horas para soportar la operación por caída del servicio de energía. El operador deberá garantizar alta disponibilidad y redundancia para esa tecnología desplegada.

A continuación, se relacionan las características mínimas de cada componente:

2.5.10.1.8.1. Workstation

Requisitos mínimos:

- CPU ó Procesador Ryzen 9 o Core i9 o compatible
- Memoria RAM: 64GB DDR5
- Disco SSD: 1 TB ó Superior
- RAID: 5/6
- Puertos Ethernet RJ45: 2 x2.5 GbE
- Ranuras PCIe: 2 Generación 3 para expansión
- Tarjeta de Video: RTX4090 ó RTX A6000 ó Compatible

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.10.1.8.2. NAS

Requisitos mínimos:

- Bahías: 6
- Procesador: Quad Core AMD Ryzen ó Intel Core I5 ó I7Compatible (ó Superior)
- Memoria RAM: 16GB expandible

2.5.10.1.8.3. Switches de red:

Requisitos mínimos:

- Nivel 3 Administrable
- Mínimo 4 puertos Gigabit Ethernet
- Velocidad 10/100/1000 Mbps (IEEE 802.3 Type 10BASE-T, IEEE 802.3u Type 100BASE-TX, IEEE 802.3ab Type 1000BASE-T)
- Apilable, o para Rack.
- Debe manejar cifrado integrado por capa de sockets seguros (SSL)
- Debe manejar Listas de Control de Acceso Seguras (ACL)
- Debe manejar SSHv2
- Funcionalidad VLAN
- Debe usar la inspección dinámica del protocolo de resolución de direcciones (ARP), protección de
- IP de origen y detección del protocolo DHCP, que permiten detectar y bloquear ataques deliberados de la red.
- Soporte de IPv6 nativa y dualidad IPv4/IPv6 con transiciones de desde IPv4 a IPv6 soportando conectividad para ambos protocolos.

2.5.10.1.8.4. SAI o UPS:

Se debe suministrar, instalar y configurar una UPS On-Line de Doble Conversión UPO de 3KVA 3.000va/2700w. Monofásica. Onda SENO para RACK. Respaldo mínimo: 15 min a media carga -7 minutos a full carga, con opción de crecimiento con banco adicional y monitoreo remoto desde el SOC.

A esta UPS se deben conectar y debe soportar el rack de comunicaciones que contiene los equipos que integran el Sistema De Control y Vigilancia Para Los Centros de Diagnóstico Automotor.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.10.1.8.5. Rack de equipos.

Con las siguientes características mínimas:

- Rack de piso, tipo metálico con pintura electrostática, con llave y con rodachinas.
- Altura mínimo de 1.80 metros, 38 Unidades de Rack.
- Compuerta de seguridad y alarma antivandálica.

2.5.10.2. Software y componentes de software especializados requeridos para el funcionamiento del software SICOV CDA

El operador homologado del SICOV deberá disponer del software y/o componentes de software necesarios que garanticen que el software SICOV cumpla con cada una de las funcionalidades tecnológicas descritas. Por lo tanto, el aspirante o actual homologado será el responsable de configurar, mantener y soportar el software aquí descrito, así como de asegurar la compatibilidad y su adecuado funcionamiento dentro del software del SICOV:

2.5.10.2.1. Software de reconocimiento facial para validación de identidad.

El operador homologado deberá incorporar al software SICOV un servicio/tecnología de reconocimiento facial de alto rendimiento y eficiencia, especialmente diseñado para la identificación de personas a través de:

1. *Validación de identidad selfie contra documento, y*
2. *Validación de identidad simultánea de un número plural de personas en recintos cerrados.*

Esta solución deberá mostrar efectividad en la validación de identidad aún con eventos de obstrucción de rostro como el uso de gafas, mascarilla, pañuelos o gorras, cambios en la expresión facial, condiciones difíciles de iluminación y rotaciones moderadas de rostro.

El servicio debe tener mínimo las siguientes características:

- *Capacidad de trabajar sobre cámaras IP de alta resolución,*
- *Realizar la validación de identidad de manera automática (sin intervención humana) y no invasiva,*

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- *Capacidad para identificar personas a partir de una o varias fotografías o video (templates).*
- *Contar con una API de integración disponible para integrarse al SICOV.*

Componentes técnicos:

SDK o APK que permita hacer captura automática de foto para el proceso de detección de vida y cifrado de foto.

Para el momento del enrolamiento inicial, así como la validación de identidad al inicio y fin de la clase o curso, la captura de fotografía se hará atendiendo lo previsto por la ICAO (Organización de Aviación Civil Internacional) para reconocimiento facial, atendiendo, entre otras, y como mínimo, las siguientes:

- La fotografía debe mostrar ambos ojos con claridad (Eyedistance)
- El rostro debe estar mirando directamente a la cámara (Non_frontal)
- La imagen debe tener un foco nítido y claro (Blurred)
- Se requiere iluminación, brillo y contraste adecuados (Bad_lighting).
- No debe haber exceso de brillo o reflejos que afecten la calidad (Hot_spots).
- El rostro debe ocupar el 80% o más de la fotografía (Low_dynamic).
- Los ojos deben estar abiertos y claramente visibles (Eye_closed).
- Se requiere una exposición neutra, sin filtros ni efectos (Bad_exposure).
- No debe haber reflejos en los lentes (gafas) (Glasses_reflections).

Para la validación de identidad de los usuarios durante la clase o curso, en los términos dispuestos en este Anexo Técnico, no será necesario el cumplimiento de lo previsto en la norma de la ICAO.

2. **Algoritmo de reconocimiento de rostro vivo o liveness** (activo o pasivo) certificado por el NIST o por un laboratorio autorizado por el NIST en ataques de presentación PAD nivel 1 y 2 con fecha de presentación no mayor a dos años. El algoritmo debe contar con un APK o SDK para dispositivos móviles por lo menos compatibles con sistemas operativos iOS y Android.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

3. **Cotejador facial (matcher):** los algoritmos de cotejo facial deben estar certificados por el NIST en:

- Face Recognition Technology Evaluation (FRTE) 1:1.
- Galería MUGSHOT, Prueba MUGSHOT $\Delta T \geq 12$ YRS debe ser menor o igual a 0.0040 puntos de precisión.
- Galería VISA Prueba Border. El resultado debe ser menor o igual a 0.0040 puntos precisión.

La fecha de presentación de las pruebas no puede ser superior a los 2 años y deberán realizarse nuevamente cada 2 años.

2.5.10.2.2. Software MRZ OCR + PDF 417 para Verificación de Autenticidad de Documentos de Identidad y Protección contra el Fraude:

El operador homologado deberá contar con un software que permita hacer Reconocimiento Óptico de Caracteres de la Zona Legible por Máquina (MZR OCR), es decir, que pueda leer y extraer datos de los documentos de identidad presentados por el personal y usuarios del organismo de apoyo del en el momento de su enrolamiento inicial en el software del SICOV.

El software deberá, igualmente, ofrecer protección integral contra el fraude de identidad, incorporando tecnologías avanzadas como verificación de vida (Document Liveness Detection Technology). Estas funcionalidades deberán permitir verificar su autenticidad e integridad para prevenir el fraude.

2.5.10.2.3. Software de gestión de tickets y Mesa de Ayuda.

El operador homologado deberá contar con un software de de gestión de tickets para la operación de la Mesa de Ayuda del SICOV.

2.5.10.2.4. Software de Mobile Device Management (MDM):

El operador homologado deberá contar con una herramienta que permita administrar, supervisar y proteger los dispositivos móviles y equipo de cómputo que será dispuesto y entregado por estos a los Centros de Diagnóstico Automotor, así como los que sean adquiridos directamente por los últimos para la prestación del servicio, en los términos señalados en el presente Anexo y según determine la Superintendencia de Transporte.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2.5.10.2.5. Software de videoanalítica y consolidación multimedia en CDA:

El Sistema deberá contar con el software especializado para la detección automática de placas vehiculares (LPR/ANPR) y la gestión de la captura, consolidación y estampado de información en los videos grabados en las instalaciones de los CDA (fijos y móviles). Este software es el responsable de procesar el contenido de video y audio procedente de todas las cámaras relevantes (incluyendo cámaras IP fijas para el recorrido del vehículo y cámaras corporales/gafas para las inspecciones visuales), integrar las fotografías de las placas, y imprimir los datos relevantes de la revisión RTMyEC directamente obtenidos de los equipos de inspección.

Deberá garantizar la grabación automática por eventos, la unión de videos por vehículo en un único fichero o expediente digital. Este componente debe asegurar la integridad y no manipulación del material visual y auditivo y los datos asociados desde el punto de origen en el CDA.

2.5.10.2.6. Software de grabación:

El sistema deberá contar con software de grabación que permita:

- Grabación automática por eventos de contenido procedente de cámaras IP, integrado con el software de detección de placas.
- Grabación programada de contenido, generando un periodo de grabación desatendido con procesos de borrado automáticos, preservando un periodo programado de caducidad.
- Volcado del contenido del stream IP generado por las cámaras en cualquiera de los casos de grabación.
- Almacenamiento seguro del video completo de la revisión, incluso en baja resolución (ej. 256K por cámara para móviles), garantizando la correcta visualización de la prueba.

2.5.10.2.7. Software de detección de placas:

Este software debe proveer de librerías (SDK) para integración con terceros y cumplir con las siguientes características.

Fuente de video

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

- Codec, formato de video, MJPEG/H264/H265/YUV424/RBG/BN 8 bpp.
- Formato de video, progresivo o entrelazado. Condiciones para la lectura
- Min Altura de caracteres: 15 pixeles.
- Max. Rotación X (pitch) $\pm 30^\circ$.
- Max. Rotación Y (yaw) $\pm 30^\circ$.
- Max. Rotación Z (roll) $\pm 15^\circ$. Capacidades y funcionamiento
- 24/7 trabajando en modo síncrono o asíncrono.
- Modo de procesamiento cooperativo, múltiples instancias para una misma fuente de vídeo o independiente, una instancia por fuente de vídeo.
- Trabajar con procesamiento de GPU
- Modo multi-lectura (>1 lectura por vehículo).
- Control de lecturas duplicadas y discriminación por gramática
- Activación por detección inteligente de movimiento.
- Activación por trigger externo (espira magnética).
- Transmisión remota TCP (IP, puerto) de cada lectura Información base (matrícula, precisión, tamaño, time stamp).
- Proporcionar Imagen original de la cámara, Imagen con overlay (time stamp, descripción), Imagen de la matrícula y vehículo aislado.

Tasas de acierto

- 98,5% en estado quieto.
- 98,0% en movimiento (condiciones normales).
- 97,0% en movimiento (condiciones adversas lluvia).

2.5.10.2.8. Software para la de identificación de geoposición (GPS) de equipos de cómputo:

Para gestionar la geolocalización de los equipos de cómputo fijos empleados en el CDA para la prestación del servicio, el operador homologado deberá contar con una solución integral de gestión de geolocalización de equipos de cómputo que reúna tres componentes: (i) una etiqueta adhesiva de control de activos, (ii) un gateway o puerta de enlace y (iii) un software o plataforma de gestión y control del mismo fabricante, que reúnan como mínimo las siguientes características:

- a) **Etiqueta o tamper bluetooth** con botón antimanipulación para control de activos que en el caso de ser removido a la fuerza genere una señal de alarma al servidor y a la administración del Sistema.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Esta tecnología deberá reunir las siguientes especificaciones de fábrica como mínimo:

- Conexión - Bluetooth LE 5.0
- Botón antimanipulación y Alarma.
- Chip serie nRF52
- Rango de Transmisión o Cobertura - 150 metros
- Configurable en la plataforma del fabricante
- Certificado de Protección IP65(impermeable y polvo)
- Temperatura de Funcionamiento -20°C ~ 60°C
- Batería tipo CR 220mAh
- Vida útil o autonomía de 2 años.
- Debe permitir conectarse por bluetooth a un gateway o puerta de enlace del mismo fabricante.

b) **Gateway o puerta de enlace bluetooth para IoT** (Internet de las Cosas), a donde se conectarán a través de Bluetooth diferentes tipos de sensores o dispositivos IoT, como las etiquetas o tampo descritos en el literal anterior.

Esta puerta de enlace deberá tener las siguientes características como mínimo:

- Procesador: CPU 575Mhz 32-bit Procesador de Aplicación
- Memoria Flash: 16 Mbyte SPI NOR
- Memoria RAM: 64 Mbyte 16-bit DDR2
- Conexión Ethernet: 10/100 con conexión PoE 802.3
- Soporta: HTTP (SSL/TLS) / MQTT (SSL /TLS & Proxy) /TCP
- 2 Puertos USB 2.0
- Slot TF card o U disk de almacenamiento portable.
- Compatible con: Plataformas en la nube AWS/Azure/Google IoT/ARM mBed Iot Cloud.
- Temperatura de Funcionamiento: -25°C ~ 65°C
- Actualización de Firmware: por método OTA (Sobre el Aire)
- CPU Wi-Fi y WPA 2.0 de cifrado empresarial para seguridad y transmisión de datos, que permita parametrizar los equipos de cómputo a través de una geo-cerca de 50mt controlada a través del software o plataforma del fabricante.
- Tecnología de comunicación inalámbrica de bajo consumo y de Largo alcance LoRa para IoT con arquitectura de red LoRaWAN (gestión de red, seguridad y administración de dispositivos).

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Especificaciones de Bluetooth

- Conexión Bluetooth LE 5.0 (Baja Energía) Procesador 64Mhz 32bit
- Chip amplificador de potencia incorporado que escanea con precisión el BLE. Soporte al menos bluetooth 4.0 (solo para BLE)
- Frecuencia Bluetooth: 2.4-2.4835 Ghz
- Modulación Bluetooth: GFSK
- Emitiendo Potencia: 18dBm (máx.)
- Número de paquetes de difusión recibidos: cerca de 400 paquetes por segundo.
- Cobertura de Escaneo: cerca de 300 metros de radio cubierto (área abierta)

Rendimiento WiFi RF

- Conexión WiFi IEEE 802.11 b/g/n
- Frecuencia 2.4 GHz
- Velocidad de transferencia de 2T2R 300Mbps
- Modos de Modulación DBPSK, DQPSK, CCK y OFDM (BPSK/QPSK/16-QAM/64-QAM)
- Encriptación inalámbrica PSK WPA /WPA2-PSK, WPA-EAP/WPA2-EAP Y TKIP
- Debe soportar configuración WIFI con Failover y conmutación de wifi de múltiples Puntos de Acceso (support wifi failover & Mult-Higher Level AP)

2.5.10.3. Gestión de la infraestructura y la obsolescencia tecnológica

Los proveedores autorizados del SICOV por la Superintendencia de Transporte deberán:

- Mantener actualizado y reportar el equipamiento tecnológico desplegado en los CDA, conforme a las disposiciones técnicas y de reporte de la Superintendencia de Transporte.
- La actualización del *hardware* y *software* deberá ser proactiva, incorporando las mejores tecnologías disponibles en el mercado que cumplan con los objetivos de seguridad, eficiencia y transparencia del SICOV. La Superintendencia podrá emitir

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

directrices específicas sobre la adopción de nuevas tecnologías o la discontinuación del soporte a versiones obsoletas de *hardware* o *software* base.

- En todo caso la renovación tecnológica de los equipos de cómputo y dispositivos móviles provistos por el operador homologado se deberá realizar cada cuatro (4) años, contabilizados a partir de la fecha de instalación y recibo a satisfacción por parte de los organismos de apoyo.

2.5.11. Visitas de verificación técnica a los operadores homologados del SICOV

2.5.11.1. Objetivo de las visitas de verificación

Las visitas de verificación tienen como objetivo principal validar el cumplimiento inicial y permanente de las condiciones, obligaciones y requerimientos jurídicos, administrativos, financieros, técnicos y de operación establecidos en el presente Anexo Técnico y demás actos administrativos que lo complementen, por parte de los operadores homologados SICOV para el sostenimiento y actualización de su homologación.

2.5.11.2. Alcance y modalidad de las visitas

La Superintendencia de Transporte, a través del personal delegado para tal fin, realizará las visitas que determine necesarias a todas las sedes y componentes de la infraestructura del SICOV, sin limitación alguna, incluyendo:

- Las instalaciones del **Centro de Procesamiento de Datos** principal y de respaldo (CAPD) del proveedor del SICOV, o las del tercero con quien tenga contratado este servicio.
- Las instalaciones/equipos del **NOC-SOC** del actual homologado, o las del tercero con quien tenga contratado este servicio.
- Las sedes de los Centros de Diagnóstico Automotor a los que el proveedor actualpreste el servicio del SICOV.
- Cualquier otra ubicación relevante donde se operen o gestionen componentes críticos del SICOV.

Las visitas podrán ser **programadas o no programadas** (sorpresivas), de acuerdo con los criterios de la Superintendencia de Transporte.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Para la verificación del cumplimiento inicial de condiciones, obligaciones y requerimientos se deberán realizar visitas a al menos dos (2) Centros de Diagnóstico Automotor a los que el actual proveedor preste el servicio del SICOV.

2.5.11.3. Procedimiento general de la visita de verificación

Durante las visitas, el personal de la Superintendencia de Transporte llevará a cabo las siguientes acciones, de manera enunciativa más no limitativa:

2.5.11.3.1. Verificación del cumplimiento de requerimientos

Se verificarán los diferentes componentes y funcionalidades del SICOV para constatar el cumplimiento de las condiciones, requisitos y obligaciones descritos en el presente Anexo Técnico y sus complementos. Esta verificación incluirá, pero no se limitará a:

- La idoneidad y seguridad de la **infraestructura tecnológica centralizada** (CPD, CPAD, redes), conforme a los estándares y requisitos establecidos.
- La operación y capacidades del **Centro de Operaciones de Seguridad (NOC-SOC)**, incluyendo sus componentes, herramientas de monitoreo y controles de seguridad.
- El correcto funcionamiento y la integridad del **software de gestión y control del SICOV**, abarcando la totalidad de las funcionalidades tecnológicas exigidas (gestión de registros, autenticación, control de permanencia, expedición de certificados, interoperabilidad, etc.).
- La correcta implementación y operación de los **dispositivos y tecnologías en los organismos de apoyo** (lectores, capturadores, computadores, dispositivos vehiculares), su vinculación al sistema y su inalterabilidad.
- El desempeño de los **operadores y aliados externos** (recaudo, biométricos y otros que existan) y su conformidad con los niveles de servicio y requisitos acordados.
- La aplicación de los **controles automáticos y restricciones** definidos en el SICOV ante incumplimientos o inconsistencias.

2.5.11.3.2. Realización de pruebas y comprobaciones.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Para cerciorarse del efectivo cumplimiento y la integridad del Sistema, el personal de la Superintendencia de Transporte realizará durante las visitas las pruebas técnicas y operativas que considere necesarias, incluyendo, entre otras:

- Pruebas de funcionalidad de las características del software.
- Comprobaciones de seguridad, integridad y disponibilidad de la información.
- Pruebas de validación de identidad de usuarios e inspectores técnicos.
- Verificaciones de funcionamiento del software y capacidades de videoanalítica.
- Verificaciones de la trazabilidad y geolocalización de operaciones.
- Pruebas de resistencia del sistema ante intentos de vulneración o frustración de funcionalidades.

2.5.11.3.3. Recopilación de evidencia y colaboración.

El personal que en representación de la Superintendencia realice las visitas, registrará las evidencias documentales, fotográficas, fílmicas y todas las demás que sean necesarias para demostrar el estado de cumplimiento de los requerimientos. Los proveedores del Sistema y los organismos de apoyo deberán brindar todo el apoyo y la información necesaria, y poner a disposición todos los recursos técnicos y humanos requeridos para facilitar al personal de la Superintendencia el cumplimiento de su objetivo de verificación.

2.5.11.4. Consecuencias del incumplimiento detectado en visita

El hallazgo de incumplimientos a las condiciones y requerimientos establecidos en el presente Anexo Técnico durante las visitas de verificación podrá dar lugar, según la gravedad y reiteración de la falta, a:

- Requerimientos para la subsanación en un plazo perentorio.
- La aplicación de restricciones automáticas del uso del SICOV, conforme a lo establecido en el presente Anexo Técnico.
- El inicio de procesos administrativos sancionatorios por parte de la Superintendencia de Transporte, sin perjuicio de las demás acciones legales a que haya lugar.
- La revocatoria de la autorización concedida.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

TÍTULO 3

AUDITORÍAS DEL SICOV Y COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SICOV

3.1. AUDITORÍAS A LOS PROVEEDORES HOMOLOGADOS DEL SICOV

3.1.1. Objetivo de las auditorías

Las auditorías al Sistema de Control y Vigilancia tienen como objetivo primordial verificar y certificar de manera independiente el cumplimiento permanente de los requisitos técnicos, administrativos, jurídicos, financieros y de seguridad establecidos en el presente Anexo Técnico y demás disposiciones complementarias. Buscan asegurar la confiabilidad, integridad, disponibilidad y seguridad de la información procesada por el SICOV, así como la conformidad de su operación con los niveles de servicio y las políticas definidas por la Superintendencia de Transporte.

Las directrices, periodicidad, alcance y metodología de las auditorías serán definidas por la Superintendencia de Transporte a través del Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV.

3.1.2. Ámbito y periodicidad de las auditorías

El SICOV y sus proveedores homologados, así como las instalaciones y procesos relacionados con su operación (incluyendo Centros de Procesamiento de Datos, Centros de Operaciones de Seguridad y *hardware* y *software* instalados en los organismos de apoyo), serán objeto de auditorías periódicas, con una frecuencia mínima de una auditoría anual, o la que determine la Superintendencia de Transporte a través del Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV, sin perjuicio de las auditorías extraordinarias que la entidad pueda ordenar cuando lo considere necesario.

3.1.3. Independencia del auditor

Las auditorías deberán ser realizadas por auditores con idoneidad técnica e independencia elegidos por la Superintendencia de Transporte conforme a los criterios que para tal efecto se definan.

3.1.4. Costos de las auditorías

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Los costos asociados a la realización de las auditorías de verificación del SICOV serán asumidos con recursos de su operación, los cuales son pagados por los usuarios de los servicios de los Centros de Diagnóstico Automotor, siempre garantizando la independencia y objetividad de su ejecución.

3.1.5. Obligaciones del proveedor homologado frente a las auditorías

El proveedor homologado del SICOV tendrá las siguientes obligaciones relacionadas con las auditorías:

1. Brindar todas las facilidades y acceso a la información, sistemas, instalaciones y personal requerido por el auditor para el desarrollo de su labor.
2. Responder de manera oportuna a todos los requerimientos de información, documentación y aclaraciones que el auditor formule.
3. Presentar y ejecutar un plan de mejora detallado para la subsanación de los hallazgos y no conformidades identificadas en el informe de auditoría, en los plazos que establezca la Superintendencia de Transporte. La Superintendencia realizará seguimiento al cumplimiento de dicho plan.
4. Suministrar a la Superintendencia de Transporte los informes de auditoría en los plazos y formatos que esta determine.

3.1.6. Consecuencias del incumplimiento de las obligaciones en auditoría

El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este capítulo, la reincidencia en hallazgos críticos o la no subsanación oportuna de no conformidades, podrá dar lugar a las sanciones administrativas correspondientes, la aplicación de restricciones en el uso del SICOV y, en casos graves, a la revocatoria de la homologación, sin perjuicio de las demás acciones legales a que haya lugar.

3.2. COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SICOV

3.2.1. Naturaleza del comité y objetivo

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

El Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV de Organismos de Apoyo es una instancia técnica y consultiva de la Superintendencia de Transporte encargada de la estandarización, análisis, validación y mejora continua del Sistema de Control y Vigilancia para organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

El Comité tiene como objetivo general estandarizar los procesos de reporte de información, robustecer el análisis, la validación y proponer mejoras tecnológicas y operativas que permitan la definición de nuevos controles que fortalezcan la función de vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte para la toma de decisiones en tiempo real sobre la actividad de los organismos de apoyo al tránsito.

Para estos efectos, será responsabilidad del Comité definir los estándares, estructuras y formatos de los datos que se transmiten, intercambian y reportan entre los diferentes actores del SICOV, incluyendo los operadores homologados, los organismos de apoyo y la Superintendencia, a fin de garantizar la uniformidad y calidad de la información.

3.2.2. Conformación, funciones y reglamentación interna

La conformación, funciones y reglamento interno del Comité serán los que determine la Superintendencia de Transporte.

3.2.3. Comunicación y coordinación con proveedores

La Secretaría del Comité será la encargada de comunicar a los proveedores autorizados del SICOV por la Superintendencia de Transporte los aspectos, directrices y decisiones definidas por el Comité, así como los plazos máximos para su implementación. La Superintendencia de Transporte promoverá espacios de diálogo técnico con los proveedores homologados para la presentación y discusión de las propuestas y decisiones del Comité, sin que esto implique la obligación de acoger las sugerencias de los proveedores, cuya responsabilidad es el cumplimiento de la normatividad.

TÍTULO 4

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

4.1. ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO

Los proveedores homologados del SICOV deberán cumplir con los Acuerdos de Niveles de Servicio de los componentes del SICOV, que a continuación se indican.

Los indicadores previstos para el seguimiento y monitoreo de calidad, desempeño del servicio y en general las herramientas necesarias para determinar el cumplimiento de los ANS que a continuación se establecen, deberán ser visibles para la Superintendencia de Transporte a través del del Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio para la Superintendencia.

4.1.1. CPD/CPAD y NOC – SOC

El CPD y CAPD deben garantizar una disponibilidad de, como mínimo 99,9 %.

4.1.2. Mesa de Ayuda

El proveedor homologado del SICOV deberá cumplir con los tiempos máximos de respuesta a los incidentes, solicitudes, quejas y reclamos que presenten los organismos de apoyo al tránsito a los que preste el servicio; la Superintendencia de Transporte y/o las entidades administrativas y judiciales que lo soliciten, los cuales se establecen en la siguiente tabla.

Adicionalmente, deberán calcular permanentemente el indicador establecido para el seguimiento y monitoreo de calidad y desempeño del servicio. Dichos indicadores deberán ser visibles para la Superintendencia de Transporte a través del Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio para la Superintendencia. La Mesa de Ayuda debe cumplir con los siguientes Acuerdos de Niveles de servicio:

PETICIONARIO	TIEMPO EN DÍAS HÁBILES	INDICADOR DEL SERVICIO	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO MÍNIMO
--------------	------------------------------	------------------------------	--

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Cientes del servicio (OAAT)	15 días	No. de días en los cuáles se da respuesta	95 %
Superintendencia de Transporte y operador SICOV	5 días	No. días en los cuáles se da respuesta desde el momento de la radicación/5	98 %
Autoridades administrativas y judiciales	10 días	No. días en los cuáles se da respuesta desde el momento de la radicación/10	95 %

Niveles de atención de incidentes

Categoría	Nombre	Descripción	Objetivo	Rango de cumplimiento	Formula de calculo
Disponibilidad	Disponibilidad de la Mesa de Servicios	Tiempo ininterrumpido de operación de la mesa de servicios entendiendo los que canales de comunicación y la plataforma de atención son los elementos incluidos dentro del ANS	99% del tiempo acordado - 7x24	>= 99% No se descuenta =96,5% se descuenta el 0,35% del Ingreso por trámites del Mes =93,5% se descuenta el 0,5% del Ingreso por trámites del Mes	DMS = Disponibilidad de la Mesa de Servicio TTD = Total tiempo de disponibilidad (total de horas del mes) TCMS = Tiempo de caída de la Mesa de Servicio. Fórmula: DMS =

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

					(TTD - TCMS)/ TTD * 100
Disponibilidad	Disponibilidad de canales	Tiempo promedio de disponibilidad de canales		99.9%	Horas totales – horas paradas) / Horas totales) * 100
Soporte Técnico – Mesa de Servicios	Tiempo medio de espera	Tiempo promedio que un usuario debe esperar hasta ser atendido por un analista de la mesa	Menor a 120 segundos	<= 120 segundos No se descuenta >120 seg y <=150 seg se descuenta el 0,35% del Ingreso por trámites del Mes >150 seg y <=180 seg se descuenta el 0,5% del Ingreso por trámites del Mes	TME = Tiempo Medio de espera para la Mesa de Servicio
Soporte Técnico – Mesa de Servicios	Tasa de abandono	Cantidad de llamadas abandonadas por no atención o por demora en la misma	Menor a 5% del total de llamadas	<= 5% No se descuenta >5% y <= 6% se descuenta el 0,35% del Ingreso por trámites del Mes >6% y <= 7% se descuenta el 0,5% del Ingreso por trámites del Mes	
Soporte Técnico – Mesa de Servicios	Registro de casos	Cantidad de casos registrados respecto de las llamadas recibidas	99.9%		

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Soporte Técnico – Mesa de Servicios	Tiempo de resolución	Tiempo máximo para resolver un caso de soporte registrado en la mesa de servicios según su criticidad.	Crítico: 4 horas Alto: 8 horas Medio: 16 horas Bajo: 32 horas Casos escalados a terceros: Mejor esfuerzo		
-------------------------------------	----------------------	--	--	--	--

4.1.3. Operador de recaudo

El operador de recaudo deberá cumplir con los siguientes Acuerdos de Niveles de servicio.

PETICIONARIO	TIEMPO EN DÍAS HÁBILES	INDICADOR DEL SERVICIO	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO MÍNIMO
Clientes del servicio de recaudo	24 horas	No. horas en los cuáles se da respuesta desde el momento de la radicación/24	95 %
Superintendencia de Transporte y operador SICOV	5 días	No. días en los cuáles se da respuesta desde el momento de la radicación/5	95 %

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Autoridades administrativas y judiciales	7 días	No. días en los cuáles se da respuesta desde el momento de la radicación/5	95 %
--	--------	--	------

4.2. POLÍTICA GENERAL DE TRATAMIENTO, CONSERVACIÓN Y SUPRESIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL SICOV.

En consonancia con la titularidad exclusiva de la información del Sistema de Control y Vigilancia por parte de la Superintendencia de Transporte, el presente numeral establece la política para el archivo, la conservación y la supresión segura de la información y los documentos gestionados por el Sistema de Control y Vigilancia. Esta política se fundamenta en los principios de finalidad, necesidad y temporalidad establecidos en la Ley Estatutaria 1581 de 2012, en las directrices de la Ley General de Archivos (Ley 594 de 2000), y en la consideración de los términos de prescripción de las acciones administrativas, sancionatorias, civiles y penales aplicables.

El operador del SICOV será el responsable de implementar y garantizar el cumplimiento de esta política a través de los mecanismos técnicos y procedimientos necesarios, bajo la supervisión de la Superintendencia de Transporte.

4.2.1. Categorías de información y plazos de conservación:

Se establecen las siguientes categorías de información y sus respectivos plazos mínimos y máximos de conservación en el SICOV, de acuerdo con su naturaleza y finalidad:

- 1. Registros del proceso de RTMyEC:** Comprende el conjunto de datos que constituyen el expediente electrónico de cada servicio prestado a un vehículo, incluyendo los resultados de cada prueba individual, la clasificación final de la RTMyEC (Aprobada/No Aprobada/Suspendida), los resultados de todas las validaciones de identidad (exitosas y fallidas) de tenedores e inspectores, las grabaciones de video y fotografías de las inspecciones (incluyendo las de pruebas visuales y las generadas por IA), los reportes de novedades (ej. reingreso a pista), y el certificado de RTMyEC expedido.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Plazo de conservación: Esta información deberá conservarse en el SICOV por un término mínimo y máximo de **cinco (5) años**, contados a partir de la fecha de expedición del FUR correspondiente o de la última actuación registrada para los vehículos no aprobados o suspendidos que no culminaron en certificación. Este plazo busca garantizar la disponibilidad de la información como material probatorio para eventuales investigaciones o procesos judiciales y administrativos.

2. **Documentación de habilitación y operación de los organismos de apoyo (CDA):** Comprende los documentos cargados por el CDA para acreditar el cumplimiento de sus requisitos de registro y operación, tales como acreditación, informes de auditoría del ONAC, pólizas de responsabilidad civil, licencias de funcionamiento, registro en el REPS (si aplica), certificados de calibración de equipos, entre otros.

Plazo de conservación: Esta documentación deberá conservarse de forma accesible en el SICOV durante todo el tiempo en que el organismo de apoyo se encuentre activo en el Sistema y, posteriormente a su desvinculación formal o cese de operaciones, deberá archivar por un término adicional de **cinco (5) años** para fines de auditoría histórica y la determinación de responsabilidades.

3. **Datos biométricos primarios (patrones o templates):** Se refiere específicamente a las plantillas o patrones biométricos (faciales y dactilares) de los usuarios (tenedores del vehículo) y del personal (inspectores, Director Técnico, etc.), que son utilizados por el SICOV para realizar las comparaciones en los procesos de validación de identidad.

Plazo de conservación y supresión: Los datos biométricos conservados para efectos de la prestación del servicio, por su naturaleza altamente sensible, solo se conservarán mientras el individuo (usuario o personal) se encuentre activo en el SICOV. Una vez que el vehículo del usuario culmine satisfactoriamente su proceso de RTMyEC y se expida el certificado (sin perjuicio del proceso de re-inspección), o una vez que el miembro del personal sea formalmente desvinculado del organismo de apoyo en el Sistema, sus plantillas biométricas serán sometidas a un proceso de supresión segura y definitiva de las bases de datos activas del SICOV. Dicha supresión se deberá ejecutar en un plazo no mayor a

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

doce (12) meses contados a partir de la finalización del proceso o de la desvinculación, con el fin de atender posibles reclamaciones post-servicio o procesos de cierre administrativo.

4. **Registros y bitácoras de auditoría del sistema SICOV:** Incluye todos los registros técnicos (logs) generados por el SICOV sobre eventos del sistema, acciones de los usuarios, accesos, consultas, errores, aplicación de restricciones, y cualquier otra actividad relevante para la seguridad y la trazabilidad de la plataforma, provenientes de cualquier componente de la plataforma tecnológica del SICOV, incluyendo hardware y software instalado en los CDA (fijos y móviles).

Plazo de conservación: Esta información deberá conservarse por un término mínimo de **cinco (5) años**, con el fin de permitir la investigación de incidentes de seguridad, el análisis forense y la auditoría técnica del sistema.

4.2.2. Obligaciones del operador del SICOV respecto a la política de conservación:

El operador homologado del SICOV tendrá las siguientes obligaciones relacionadas con la aplicación de esta política:

- a) Implementar los mecanismos técnicos necesarios para aplicar de forma automática y segura los plazos de conservación y los procedimientos de supresión definidos en este numeral.
- b) Garantizar que los procedimientos de supresión de datos, especialmente los biométricos sensibles, sean seguros, permanentes e irreversibles, y dejar una constancia auditable de su ejecución.
- c) Asegurar la disponibilidad, integridad y confidencialidad de toda la información durante su respectivo periodo de conservación.
- d) Desarrollar, implementar y mantener actualizadas, bajo la dirección y aprobación de la Superintendencia de Transporte y siguiendo los lineamientos técnicos del Archivo General de la Nación, las Tablas de Retención Documental (TRD) específicas para los expedientes y series documentales electrónicas gestionadas por el SICOV

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

4.3. OBLIGACIONES DE LOS PROVEEDORES HOMOLOGADOS DEL SICOV.

Son obligaciones indelegables del proveedor u operador autorizado por la Superintendencia de Transporte para desarrollar, implementar, operar y mantener el Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor, las siguientes:

1. **Mantenimiento de la homologación y cumplimiento normativo continuo:** Cumplir permanentemente con todos los requisitos técnicos, jurídicos, administrativos, financieros y de calidad que dieron lugar a su homologación y autorización, así como con todas las disposiciones del presente Anexo Técnico y cualquier modificación o adición posterior que expida la Superintendencia de Transporte.
2. **Protección de datos y seguridad de la información:** Implementar, operar, mantener y mejorar continuamente un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) robusto, basado en estándares internacionales reconocidos (como la familia ISO 27000), que garantice la confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticidad y no repudio de toda la información y datos personales (incluidos los biométricos y otros datos sensibles), vehiculares (incluyendo la tarjeta de propiedad, placas, VIN/chasis), y los resultados de las pruebas de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTMyEC) gestionados por el SICOV. Asegurar el cumplimiento estricto de la Ley Estatutaria 1581 de 2012, sus decretos reglamentarios, las directrices de la Superintendencia de Industria y Comercio, y las políticas de la Superintendencia de Transporte sobre tratamiento de datos sensibles.
3. **Gestión del ciclo de vida de la información y cumplimiento de la política de conservación de datos:** Implementar, operar y garantizar el estricto cumplimiento de la Política general de tratamiento, conservación y supresión de la información del SICOV, detallada en el numeral 4.6. del presente Anexo Técnico. Esta obligación incluye la aplicación de los plazos de retención para cada categoría de información, la ejecución de los procedimientos de supresión segura y definitiva de los datos una vez cumplido su término de conservación, y el desarrollo y mantenimiento de las Tablas de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Retención Documental (TRD) del Sistema, bajo la supervisión y aprobación de la Superintendencia de Transporte.

4. **Innovación, vigilancia tecnológica y propuestas de mejora continua:** Realizar una vigilancia tecnológica constante sobre avances aplicables a los sistemas de control, inspección, vigilancia y control y seguridad vial, y proponer proactivamente a la Superintendencia de Transporte, con la periodicidad que esta defina, mejoras funcionales, tecnológicas o de seguridad para el SICOV, orientadas a optimizar su efectividad, eficiencia, evitar la obsolescencia tecnológica y adaptarse a nuevas amenazas o requerimientos regulatorios. Esto incluye la propuesta de nuevas herramientas de Inteligencia Artificial para la detección proactiva de fraudes y anomalías vehiculares.

II. Provisión, desarrollo, operación y mantenimiento técnico del SICOV.

5. **Infraestructura tecnológica y de software base:** Proveer, configurar, administrar y mantener actualizada toda la infraestructura de hardware, software base, sistemas de gestión de bases de datos, redes de comunicaciones y demás componentes tecnológicos necesarios para garantizar la plena implementación, el correcto funcionamiento, la seguridad y la evolución de todas las funcionalidades del SICOV descritas en el presente Anexo Técnico. Esto incluye la gestión proactiva de la capacidad y el rendimiento del sistema para asegurar su escalabilidad y óptimo desempeño, así como la garantía de niveles de servicio establecidos.
6. **Desarrollo y mantenimiento de funcionalidades del SICOV:** Desarrollar, implementar, probar exhaustivamente y mantener actualizadas todas las funcionalidades del software de gestión y control del SICOV, incluyendo el Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio para la Superintendencia y todas las demás especificadas en el presente Anexo Técnico, asegurando su correcta operación y la consecución de los objetivos de control para los cuales fueron diseñadas.
7. **Gestión y monitoreo del recaudo:** Asegurar la correcta operación del servicio de recaudo a través del aliado contratado, garantizando que el protocolo para las zonas sin presencia física del recaudador sea

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

implementado y utilizado de manera segura y eficiente, y que la información del recaudo y la dispersión de los fondos a terceros sea debidamente registrada y trazable en el SICOV, de conformidad con lo establecido en el presente Anexo Técnico.

8. **Coordinación y seguimiento a proveedores de software de gestión de resultados:** Los operadores del SICOV deberán coordinar con los proveedores de software de gestión de resultados y tecnología que operen en los CDA, asegurando que estos cumplan con los requisitos establecidos por la Superintendencia de Transporte y que permitan la recepción de la información de las pruebas de primera mano, sin intervención en el medio que altere los resultados. El proveedor del SICOV será responsable de generar las alertas correspondientes si detecta alguna irregularidad en la recepción de la información de estos sistemas.

9. **Integraciones e interoperabilidad:**

a) Desarrollar, implementar y mantener seguras y eficientes todas las integraciones, interfaces o mecanismos de consulta necesarios del SICOV con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con otros operadores SICOV autorizados de CDA y con cualquier otro sistema externo que la Superintendencia de Transporte determine como necesario para la operación integral del SICOV.

b) Implementar los mecanismos de integración e interoperabilidad para el intercambio seguro de información relevante sobre capacidad instalada y asignación de recursos con otros operadores SICOV autorizados, trazabilidad, resultados de las inspecciones y avances en los procesos de evaluación de los vehículos, entre otros que se lleguen a determinar, conforme lo defina la Superintendencia de Transporte, con el fin de garantizar la consistencia de dicha información a nivel del sistema y evitar el fraude, especialmente la re-inspección fraudulenta de vehículos reprobados.

c) Mantener un registro (logs) detallado e inalterable de todas las transacciones, consultas y operaciones de interoperabilidad realizadas con otros operadores homologados del SICOV, que incluya, como mínimo, el origen y destino de la información, la fecha y hora exactas de la operación, el tipo de dato intercambiado, el resultado de la

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

transacción y cualquier incidencia o error detectado. Estos logs deberán ser accesibles y reportados en tiempo real a la Superintendencia de Transporte a través del Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio para la Superintendencia, conforme a los estándares técnicos que esta defina.

d) Transmitir la información del SICOV a la Superintendencia de Transporte de manera uniforme y estandarizada, adhiriéndose estrictamente a los formatos, estructuras y protocolos de datos que para tal fin defina el Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV.

10. **Seguridad e integridad de la información de los equipos de inspección:** El operador homologado del SICOV es responsable de garantizar la seguridad física y lógica de los dispositivos de transmisión de datos instalados en los equipos de inspección de los CDA, así como de asegurar que el software de gestión y control reciba la información directamente de las máquinas. Deberá implementar mecanismos de seguridad antimanipulación y generar las alertas y marcaciones de irregularidad correspondientes ante cualquier intento de alteración de dichos dispositivos. Adicionalmente, deberá asegurar la funcionalidad de conciliación de datos para comparar los resultados de primera mano con los reportes finales del CDA, cuando este lo haga a través de un sistema provisto por terceros, y generar una "marcación de irregularidad" en caso de encontrar discrepancias en esta información.
11. **Continuidad del negocio y recuperación ante desastres (BCP/DRP):** Diseñar, documentar, implementar, probar periódicamente (al menos dos veces al año) y mantener actualizados Planes de Continuidad de Negocio (BCP) y Recuperación ante Desastres (DRP) que aseguren la operación ininterrumpida de los componentes críticos del SICOV y la recuperación oportuna del servicio y la información ante cualquier contingencia, cumpliendo estrictamente con los objetivos de tiempo de recuperación (RTO) y puntos de recuperación (RPO) que se definen en este Anexo Técnico.
12. **Gestión formal y documentada de cambios en el sistema:** Establecer y aplicar un procedimiento formal y documentado para la

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

gestión de todos los cambios (actualizaciones de software, modificaciones de infraestructura, nuevas funcionalidades) en el SICOV, que incluya análisis de impacto, pruebas rigurosas, documentación, bitácoras de auditoría y comunicación coordinada permanente con la Superintendencia.

13. **Documentación y actualización de procesos:** Mantener actualizados y documentados los procesos y procedimientos internos de la operación del SICOV para CDA, asegurando que esta información esté disponible para consulta en línea por parte de la Superintendencia de Transporte cuando sea requerida para fines de auditoría, inspección y vigilancia.

III. Gestión de información, reportes y soporte a la IVC de la Superintendencia.

14. **Provisión de acceso y herramientas de consulta para la Superintendencia:** Garantizar a la Superintendencia de Transporte el acceso exclusivo, seguro, continuo y en tiempo real al Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio del SICOV, proveyendo todas las funcionalidades de visualización, reporte, análisis estadístico y consulta de datos históricos y operativos de los organismos de apoyo y del propio SICOV, conforme a lo detallado en el presente Anexo Técnico y a los requerimientos de información que establezca la Superintendencia de Transporte.
15. **Procesamiento de datos, generación de alertas y aseguramiento de calidad de la información:** Procesar la información operativa recabada a través del SICOV (incluyendo datos de equipos de inspección recibidos directamente), aplicando herramientas de analítica de datos e inteligencia artificial para identificar patrones, tendencias y generar las alertas automáticas sobre posibles incumplimientos, conductas anómalas o riesgos de fraude según los criterios definidos por la Superintendencia.
16. **Reporte de casos atípicos y falta de claridad normativa:** Los operadores homologados del SICOV tienen la obligación de documentar, analizar y reportar a la Superintendencia de Transporte, de manera oportuna y completa, todos los casos atípicos que conozcan o que se presenten en la operación diaria, en los que exista una

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

ambigüedad o falta de claridad normativa para la categorización de vehículos o la aplicación de procedimientos de RTMyEC. La Superintendencia podrá pedir las aclaraciones del caso a partir de los e información con que cuente de la categorización aplicada y las evidencias videográficas, con el objetivo de gestionar una aclaración oficial por parte de la autoridad competente.

17. **Elaboración de informes técnicos sobre evidencias videográficas:** Los operadores homologados del SICOV deberán presentar un informe técnico a la Superintendencia de Transporte cada vez que la entidad lo solicite en relación con la evidencia videográfica de una RTMyEC. Dicho informe deberá incluir las consideraciones y opiniones técnicas y de cumplimiento normativo respecto de la revisión en cuestión y los procedimientos visualizados, sirviendo como insumo para las actuaciones de Inspección, Vigilancia y Control de la Superintendencia.
18. **Monitoreo de tenedores recurrentes:** Los operadores homologados del SICOV tienen la obligación de realizar un monitoreo especial y detallado a todos los casos en los que se detecten patrones de tenedores recurrentes. El operador deberá documentar y reportar a la Superintendencia de Transporte cualquier indicio de que una persona esté actuando como un tramitador o intermediario, para lo que corresponda.
19. **Reporte de alertas y novedades del sistema a la Superintendencia:** Documentar y remitir de forma oportuna, detallada y automática al Módulo de consulta, IVC e inteligencia de negocio, toda la información, evidencias y alertas generadas por el sistema conforme a las reglas predefinidas en el presente Anexo Técnico. Esto incluye, entre otros, eventos como el vencimiento de documentos, excesos de capacidad, o anomalías técnicas reportadas. En estos reportes se deberá indicar la cámara o dispositivo del SICOV que permitió detectar la irregularidad. La información se entregará como un registro objetivo de los hechos para que la Superintendencia califique si dichos eventos constituyen presuntas faltas o incumplimientos a la normatividad vigente.
20. **Notificación automática de alertas y marcaciones:** Garantizar que, ante cualquier alerta o marcación de irregularidad generada por

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

el sistema, el CDA sea informado de forma automática e inmediata, a través de los canales establecidos, sobre la naturaleza del incumplimiento y el hecho de que el servicio afectado ha sido marcado en el SICOV, de conformidad con lo establecido en el presente Anexo Técnico.

21. **Soporte a la verificación documental y de capacidad:** Apoyar a la Superintendencia en la verificación técnica preliminar y gestión documental para el levantamiento de restricciones impuestas a los organismos de apoyo por incumplimientos documentales, así como en las inspecciones que esta ordene para la redefinición de la capacidad instalada, cuyo costo deberá ser asumido por cada CDA.

22. **Visitas técnicas de mantenimiento y reporte de anomalías:** Realizar, con la periodicidad que defina el contrato con el organismo de apoyo o cuando las circunstancias lo requieran, visitas técnicas de instalación, mantenimiento y soporte a las sedes de los CDA. El objetivo de estas visitas será verificar el correcto estado y funcionamiento de los componentes de hardware y software que integran el SICOV.

Si durante estas visitas técnicas, el personal del proveedor evidencia de manera objetiva una presunta manipulación física, daño intencional, desinstalación no autorizada u obstrucción de los dispositivos del SICOV, o algún incumplimiento de la normatividad vigente aplicable a la prestación del servicio, deberá documentar el hecho (mediante fotografías, descripción técnica, etc.) y reportarlo de inmediato a la Superintendencia de Transporte como un reporte de novedad. Este reporte no constituirá una calificación de la conducta del vigilado, sino un insumo técnico para la Superintendencia.

23. **Revisión aleatoria de evidencia videográfica:** Los operadores homologados del SICOV deberán realizar revisiones de los videos de las Revisión Técnico-Mecánicas y de Emisiones Contaminantes realizadas por los CDA del país, en las fechas y horarios que determine aleatoriamente la Superintendencia de Transporte, a través del mecanismo que para el efecto adopte. El operador del SICOV entregará a la Superintendencia de Transporte un informe de análisis que contendrá una descripción detallada del procedimiento de inspección visualizado en el video y los hallazgos de anomalías o

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

irregularidades detectadas en los registros. Los videos analizados se compartirán con la Superintendencia.

24. **Vigilancia y seguimiento de equipos fuera de servicio:** Los operadores homologados del SICOV tienen la obligación de realizar un seguimiento especial y detallado a todos los casos en los que un CDA reporte fallas o averías de sus equipos, verificando la evidencia videográfica del proceso de reparación o reemplazo y validando la reanudación del servicio de manera segura. El operador deberá documentar y reportar a la Superintendencia de Transporte cualquier intento de uso de equipos inoperativos o la falta de correspondencia entre el reporte de una avería y la evidencia de video.
25. **Facilitación y soporte técnico durante las inspecciones y auditorías de la Superintendencia:** Brindar soporte técnico y facilitar el acceso irrestricto y oportuno a la información del SICOV (plataforma, bases de datos, bitácoras, reportes, etc.) a la Superintendencia de Transporte o a los auditores externos que esta designe, cuando la autoridad realice sus propias auditorías o visitas de inspección, vigilancia y control a los organismos de apoyo.
26. **Colaboración con autoridades:** Atender de manera oportuna y completa los requerimientos de información, soporte o colaboración presentados por la Superintendencia de Transporte, los órganos de control e investigación competentes y las autoridades judiciales. Denunciar o alertar a dichas autoridades y a la Superintendencia sobre cualquier conducta detectada que pueda constituir una falta grave o un presunto delito.
27. **Reporte y soporte técnico en incidentes:** Documentar y reportar diligentemente a la Superintendencia de Transporte cualquier falla técnica generalizada o recurrente del sistema SICOV o de sus componentes que afecte la prestación de servicios en los CDA. Proveer a la Superintendencia la información técnica y los registros del sistema que esta requiera para el análisis de casos específicos de incidentes reportados.

IV. Servicio y soporte a los organismos de apoyo.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

28. **Calidad del servicio, soporte técnico y capacitación a organismos de apoyo:** Garantizar la prestación del servicio SICOV a los CDA (fijos y móviles) con altos estándares de calidad y disponibilidad (mínima del 99.4%, medida mensualmente). Esto incluye proveer un servicio de Mesa de Ayuda eficiente, con cobertura nacional y tiempos de respuesta definidos en los Acuerdos de Nivel de Servicio. Suministrar documentación técnica y de usuario clara y actualizada sobre el SICOV, y ofrecer programas de capacitación continua para el personal de los organismos de apoyo, tanto para nuevas funcionalidades como para el uso correcto y seguro del sistema.
29. **Gestión del registro de IDClient:** Gestionar activamente el proceso de registro en el SICOV del IDClient asignado por la RNEC a cada organismo de apoyo, incluyendo la implementación del mecanismo de verificación para constatar la no duplicidad de IDClient activos para un mismo organismo dentro del Sistema SICOV, y el reporte de cualquier inconsistencia o posible duplicidad detectada a la Registraduría Nacional del Estado Civil y a la Superintendencia de Transporte.

4.4. OBLIGACIONES DE LOS CDA FRENTE AL SICOV

- I. **Uso del sistema, gestión de información y cumplimiento normativo.**
 1. **Uso obligatorio y adecuado del SICOV:** Utilizar el software de gestión y control del SICOV para la totalidad de los procesos de registro, inscripción, programación, validación de identidad, inspección vehicular (RTMyEC), certificación y reporte de información relacionados con la prestación de sus servicios de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, conforme a los procedimientos y funcionalidades establecidos en este Anexo Técnico y demás directrices que imparta la Superintendencia de Transporte. La expedición de certificados sin el cumplimiento de lo establecido en el SICOV carecerá de validez por todo concepto.
 2. **Veracidad e integridad de la información registrada:** Ser enteramente responsables por la veracidad, exactitud, integridad, completitud y oportunidad de toda la información y datos (incluyendo

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

los de sus usuarios/tenedores de vehículos, personal del organismo de apoyo, equipos, vehículos, resultados de pruebas y operación general) que registren o carguen en el SICOV, asumiendo las consecuencias de cualquier omisión, inconsistencia o falsedad, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan al proveedor del SICOV en el aseguramiento tecnológico.

3. **Veracidad de la información sobre estado de equipos:** El CDA tiene la obligación de garantizar que la información que reporte en el SICOV sobre el estado de sus equipos de inspección, incluyendo los periodos de mantenimiento, calibración, reparaciones y responsable, sea veraz y coincida plenamente con la realidad operativa.

El CDA deberá asegurar que el SICOV reciba la información de los resultados de las pruebas directamente de las máquinas de inspección, sin intervención humana en el proceso de transmisión de datos. Se prohíbe de manera expresa cualquier manipulación o intento de alteración de los dispositivos de seguridad instalados en los equipos por parte del operador del SICOV. Cualquier discrepancia, manipulación o intento de alterar la información entre la recepción de primera mano del SICOV y el reporte final del CDA, cuando este lo haga a través de sistemas provistos por terceros, será considerada una irregularidad y dará lugar a las acciones administrativas correspondientes.

De manera obligatoria, el CDA deberá informar a través del SICOV de forma inmediata sobre cualquier falla o avería de sus equipos, y la operación de los mismos estará supeditada a que se corrobore su reparación o reemplazo. Cualquier discrepancia entre el reporte de una falla y la evidencia videográfica de su uso para la prestación de un servicio será considerada una irregularidad y dará lugar a las acciones administrativas correspondientes. Asimismo, la detección de un patrón de mantenimiento o reparación inusualmente frecuente en un equipo por parte del sistema de analítica de datos del SICOV será un indicio de anomalía, dando lugar a un seguimiento especial por parte de la Superintendencia de Transporte a través del Sistema.

Asimismo, el CDA deberá asegurar que se cumpla con la periodicidad de mantenimiento de los equipos recomendada por sus fabricantes,

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

conforme a la información registrada en el SICOV, y que dichos mantenimientos se realicen y se registren de manera oportuna.

4. **Verificación del tenedor del vehículo:** El CDA, al momento de la recepción del vehículo, deberá verificar que la persona que lo presenta sea su tenedor o esté debidamente autorizada por este para representarlo. Cualquier patrón de tenedores recurrentes o sospechosos detectado por el SICOV, conforme a lo establecido en este anexo técnico, será un indicio de anomalía, dando lugar a un seguimiento especial por parte de la Superintendencia de Transporte.
5. **Veracidad de los resultados de inspección y comportamiento operativo:** El CDA debe garantizar la veracidad e integridad de los resultados de las inspecciones realizadas, así como la normalidad de su operación. Cualquier patrón de fraude o comportamiento anómalo detectado por el SICOV, conforme a lo establecido en este anexo técnico, dará lugar a la marcación de los servicios, su análisis y la adopción de las acciones administrativas a que haya lugar.
6. **Mantenimiento de información de habilitación y operación:** Mantener permanentemente actualizada en el SICOV toda la información y documentación que soporta el cumplimiento vigente de sus requisitos de registro en el RUNT y de aquellos indispensables para su operación legal y continua, incluyendo licencias de funcionamiento del establecimiento y sus líneas de inspección (fijas o móviles), certificados de acreditación, pólizas, y demás que exija el Ministerio de Transporte. Será su responsabilidad exclusiva la renovación y actualización oportuna de dichos documentos.
7. **Gestión de recursos propios en SICOV:** Mantener permanentemente actualizada en el SICOV la información detallada y veraz de todos los recursos humanos (inspectores, Directores Técnicos, personal administrativo), físicos (líneas de inspección, infraestructura de puntos de validación, computadores, equipos de RTMyEC) y tecnológicos propios o vinculados que utiliza para la prestación del servicio, incluyendo su estado (activo/inactivo) y las novedades pertinentes. Será responsabilidad exclusiva e indelegable del CDA informar de manera inmediata y precisa cualquier desvinculación o cambio de personal al sistema, a fin de garantizar la veracidad de la información y la trazabilidad de la operación.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

8. **Gestión del IDClient ante RNEC:** Realizar oportunamente, a través del operador del SICOV, el trámite para la obtención y registro en el Sistema de su Identificador Único ante la RNEC (IDClient), y ser responsable de su correcta utilización y de no incurrir en la obtención o uso de múltiples IDClient para eludir controles. Deberá informar cualquier anomalía o presunta duplicidad de IDClient a la Superintendencia de Transporte y a la Registraduría Nacional del Estado Civil.

II. Cumplimiento de protocolos, seguridad y manejo de infraestructura SICOV.

9. **Custodia y uso adecuado de la infraestructura SICOV:** Utilizar de manera adecuada y exclusivamente para los fines previstos, bajo estrictas condiciones de seguridad, la infraestructura de hardware y software del SICOV (dispositivos biométricos, cámaras, gafas o cámaras corporales especializados, tablets, pads de firmas, GPS, computadores y cualquier otro elemento) instalada en sus dependencias por el proveedor homologado.
10. Se prohíbe de manera expresa el traslado de ubicación de los dispositivos y suministros asignados a un CDA a otro centro o lugar no autorizado. Asimismo, se prohíbe cualquier intento de manipulación, alteración, desinstalación o daño a dichos equipos.

La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus funciones, podrá imponer las sanciones administrativas correspondientes y ordenar la suspensión provisional inmediata del servicio en el organismo de apoyo implicado, hasta que se resuelva la situación.

La sanción se aplicará directamente al CDA infractor, por ser el custodio directo y responsable de la integridad de los equipos.

11. Velar por la custodia diligente y el mantenimiento básico de dichos equipos conforme a los lineamientos del operador del SICOV o la Superintendencia de Transporte.
12. Reportar de inmediato al proveedor del SICOV y a la Superintendencia cualquier daño, pérdida, hurto, falla, manipulación no autorizada,

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

intento de alteración o funcionamiento anómalo de estos componentes, incluyendo la apertura o manipulación no autorizada de los racks de equipos.

13. **Adhesión a protocolos operativos y de seguridad:** Cumplir estrictamente y asegurar que todo su personal observe los protocolos operativos, manuales de usuario, guías técnicas y directrices de seguridad (física y lógica) emitidas por la Superintendencia de Transporte o el operador del SICOV para el correcto funcionamiento del Sistema y la seguridad de la información.
14. Cumplir con las condiciones que garantizan la operatividad de los equipos con los que se presta el servicio, incluyendo el mantenimiento, calibración y actualización de los equipos que hacen parte de las funciones del CDA. Esto implica que los equipos deben cumplir con las condiciones mínimas de operación sugeridas por el proveedor o en su defecto los organismos que acreditan su funcionamiento, y realizar las actualizaciones por obsolescencia tecnológica o la no calibración de equipos que afecten la prestación del servicio.
15. **Reporte de incidentes de seguridad y fraudes:** Reportar de forma inmediata al operador del SICOV cualquier incidente de seguridad informática, acceso no autorizado, intento de fraude (ej. suplantación/sobreposición de placas vehiculares), vulnerabilidad detectada en el sistema o uso indebido del SICOV del que tengan conocimiento, ya sea por parte de su personal, usuarios o terceros.
16. **Disposición de un canal dedicado para transmisión (red de comunicaciones):** Disponer de un canal dedicado de internet de 100 Mbps, sea fijo o móvil el CDA, que tenga una dirección IP Pública Fija, garantizando la conectividad segura y estable con la infraestructura central del SICOV.
- 17.

III. Colaboración, transparencia y debida diligencia.

18. **Información sobre novedades operativas:** Informar de manera oportuna y veraz al operador del SICOV que le presta el servicio, cualquier novedad, contingencia o situación particular (técnica,

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

administrativa o de otra índole) que pueda afectar la normal y continua prestación de sus servicios o la correcta operación del SICOV en sus instalaciones, incluyendo interrupciones del servicio de energía, internet o comunicaciones, entre otros.

19. **Capacitación del personal propio:** Asegurar que todo su personal que interactúa con el SICOV reciba la capacitación inicial necesaria y participe en los programas de actualización continua sobre el uso adecuado del sistema, sus funcionalidades, los protocolos operativos y de seguridad, y las obligaciones normativas asociadas, conforme a los lineamientos que establezca la Superintendencia o el operador del SICOV.
20. **Facilitación de auditorías e inspecciones:** Permitir, facilitar y prestar toda la colaboración necesaria, diligente y oportuna al personal de la Superintendencia de Transporte y/o del operador del SICOV (cuando este actúe bajo directrices de la Superintendencia) durante la realización de auditorías, visitas de inspección, vigilancia o control, y pruebas del Sistema. Suministrar sin dilación el acceso irrestricto a sus instalaciones, documentos físicos y electrónicos, registros del sistema, personal y cualquier otra información o recurso que sea requerido para el cumplimiento de dichas labores, incluyendo la disponibilidad de los recursos informáticos y humanos necesarios para las verificaciones.
21. **Colaboración en investigaciones:** Colaborar diligentemente con la Superintendencia de Transporte y otras autoridades competentes, suministrando la información y documentación que le sea requerida en el marco de investigaciones relacionadas con la prestación de sus servicios o la información generada por el SICOV.
22. **Obtención de autorizaciones para tratamiento de datos:** Obtener y conservar la autorización previa, expresa e informada de sus usuarios (tenedores de vehículos) y de todo su personal para el tratamiento de sus datos personales y biométricos a través del SICOV, informándoles claramente sobre las finalidades del tratamiento, el uso de tecnologías de reconocimiento facial, validaciones de identidad y demás aspectos relevantes conforme a la Ley 1581 de 2012 y las políticas que defina la Superintendencia. La autorización expresa de

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

la política de tratamiento de datos deberá darse a través del software del SICOV.

IV. Adhesión a estándares del servicio y uso de funcionalidades SICOV.

23. **Cumplimiento de parámetros de servicio verificados por SICOV:** Asegurar que la prestación de los servicios se realice en estricto cumplimiento de la normatividad aplicable y los parámetros verificables a través del SICOV, garantizando que solo se preste el servicio desde la ubicación geográfica autorizada para el Centro (fijo o móvil), con los equipos de cómputo controlados y autorizados para el proceso y bajo los parámetros definidos en el presente Anexo. Esto incluye la garantía de que el vehículo inspeccionado y su tipo (liviano, pesado, moto) coincidan con la información del PIN comprado.
24. **Adhesión al protocolo de recaudo:** Cumplir de manera estricta con los procedimientos de recaudo y las transferencias de dinero al aliado de recaudo, incluyendo el protocolo para zonas sin presencia física del recaudador. El CDA deberá asegurar la debida custodia de los dineros recaudados hasta su transferencia electrónica y no podrá utilizarlos para fines distintos a los previstos, lo cual será verificado a través del SICOV y será objeto de monitoreo por parte de la Superintendencia.
25. **Adhesión a las aclaraciones normativas:** El CDA está obligado a acatar y aplicar de manera inmediata las aclaraciones o conceptos que emita el Ministerio de Transporte, o la autoridad competente, en relación con la categorización de vehículos o los procedimientos de inspección para casos de ambigüedad normativa. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las acciones administrativas que correspondan.
26. **Gestión de la vigencia del PIN de pago:** El CDA tiene la obligación de informar a los usuarios del servicio sobre la vigencia diaria del PIN de pago. Asimismo, deberá garantizar que el proceso de generación y uso de pines se realice de manera diligente para evitar su vencimiento y la consecuente anulación, asegurando que cada PIN generado corresponda a un servicio prestado y finalizado el mismo día de su generación, de conformidad con lo establecido en este anexo técnico.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

27. **Gestión de inspecciones y valoración precisa:** Garantizar la idoneidad en la realización de las pruebas de RTMyEC y el correcto registro de sus resultados directamente en el software del SICOV. Asegurar que los inspectores afirmen la integridad del proceso y resultados al finalizar cada prueba. Asegurar que las restricciones aplicables al vehículo queden debidamente registradas y se vean reflejadas en el software SICOV.
28. **Expedición de certificados conforme a SICOV:** Asegurar que únicamente el personal debidamente autorizado (Director Técnico) y con identidad validada biométricamente en SICOV expida los Certificados de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, y solo cuando .el SICOV haya habilitado dicha expedición por el cumplimiento verificado de todos los requisitos y la clasificación final de la RTMyEC sea "Aprobada". El personal certificador del organismo de apoyo será el único responsable de la decisión de certificación.
29. **Gestión de auditorías de conformidad:** Cargar oportunamente en el SICOV los informes de auditoría del ONAC y registrar los planes de corrección y acciones correctivas y evidencias de cierre de no conformidades resultantes, en los plazos y formatos que determine la Superintendencia de Transporte.
30. **Cumplimiento de medidas de suspensión:** El CDA deberá acatar de manera inmediata las medidas de suspensión o desconexión del RUNT ordenadas por la Superintendencia de Transporte, a partir del momento en que se haga efectiva la medida en dicho Registro. El CDA podrá hacer seguimiento al tiempo de la suspensión a través del módulo de consulta del SICOV, que a su vez se nutre de la información del RUNT
31. **Registro de tarifas:** Registrar y mantener actualizadas en SICOV las tarifas de sus servicios, de forma veraz y transparente, asegurando que el SICOV controle el pago de la inspección.

Hasta aquí el Anexo Técnico.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Artículo 8. De la obligación de subsanar el servicio ante la detección de irregularidades. Cuando la Superintendencia de Transporte, en el marco de una investigación administrativa sancionatoria, encuentre responsable a un Centro de Diagnóstico Automotor de un incumplimiento relacionado con una Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes que se encuentre marcada por irregularidad y en virtud de la cual se haya expedido un certificado de revisión aprobada, dicho CDA estará obligado a subsanar el incumplimiento, realizando todas las acciones a su alcance para contactar al(los) propietario(s) o tenedor(es) de los vehículos cuya RTMyEC fue objeto de la marcación y la posterior sanción, a fin de repetir la RTMyEC de dichos vehículos, asumiendo la totalidad de los costos asociados y sin ningún costo para el usuario.

Artículo 9. De la protección del usuario en caso de suspensión de la conexión de un CDA. Como medida especial de protección del usuario y de la continuidad del servicio, el Centro de Diagnóstico Automotor que sea objeto de una medida de suspensión de la conexión en el Registro Único Nacional de Tránsito tendrá la obligación de garantizar la culminación del servicio de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes a todos los usuarios que hayan pagado y a quienes se les haya generado un PIN antes de la adopción de la medida. La Superintendencia de Transporte, a través del SICOV, velará por el cumplimiento de esta obligación mediante los mecanismos de reporte y trazabilidad que se detallan en el Anexo Técnico de la presente resolución.

Artículo 10. Gobernanza del Sistema de Control y Vigilancia en los Centros de Diagnóstico Automotor. La Superintendencia de Transporte como responsable del diseño, estructuración funcional, determinador de las validaciones y condiciones técnicas, tecnológicas y operativas del Sistema de Control y Vigilancia implementado en los CDA, adoptará un modelo institucional de gobernanza de datos y servicios con el propósito de garantizar la integridad, disponibilidad, interoperabilidad, trazabilidad, calidad y seguridad de la información generada, recolectada, procesada, almacenada, reportada y consultada a través de dicho sistema.

La gobernanza del SICOV comprenderá, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Definición de roles y responsabilidades para la administración, operación, mantenimiento y uso de la información del sistema, de acuerdo con las competencias institucionales y la normativa vigente.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

2. Lineamientos de calidad de datos, orientados a asegurar la validez, completitud, consistencia, actualidad y confiabilidad de los registros captados por los dispositivos tecnológicos y reportados por los Centros de Diagnóstico Automotor.
3. Esquemas de interoperabilidad, que permitan el intercambio seguro, ágil y estandarizado de información con otros sistemas de la Entidad, del sector transporte y de otras entidades públicas.
4. Mecanismos de trazabilidad y auditoría de datos, que permitan registrar y monitorear el ciclo de vida de la información, desde su captura hasta su disposición final o uso para fines de inspección, vigilancia y control.
5. Gestión de riesgos tecnológicos, mediante la identificación, evaluación y mitigación de amenazas que puedan comprometer la disponibilidad y funcionamiento del sistema o la integridad de sus datos.
6. Esquemas de mejora continua, orientados a la actualización tecnológica, revisión periódica de los indicadores de calidad, eficiencia y eficacia del SICOV, y la adopción de buenas prácticas en la gestión de datos.

Parágrafo. El Comité Técnico y Operativo para el Fortalecimiento del SICOV será el responsable de definir, coordinar y supervisar la implementación del modelo de gobernanza del SICOV; actividad que será realizada en articulación con los proveedores tecnológicos homologados para su operación, garantizando el cumplimiento de las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas establecidas por la Superintendencia de Transporte.

Artículo 11. Régimen de transición para la implementación de mejoras.

Los actuales proveedores homologados del Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor contarán con un plazo máximo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Resolución, para implementar la totalidad de las mejoras, funcionalidades y requisitos técnicos establecidos en el Anexo Técnico del SICOV desarrollado en el presente acto administrativo.

Este plazo podrá ser prorrogado por la Superintendencia de Transporte por un término de tres (3) meses adicionales, siempre que el proveedor autorizado justifique debidamente la necesidad de la prórroga y demuestre avances significativos de por lo menos el 80 % en el proceso de implementación. Para acogerse a este régimen de transición y manifestar su interés en continuar

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

operando el SICOV para CDA bajo las nuevas condiciones, los actuales proveedores homologados deberán presentar una comunicación formal a la Superintendencia de Transporte dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente Resolución.

Durante el período de transición, los actuales proveedores homologados deberán garantizar la continuidad plena del servicio del SICOV en su versión actual, sin interrupción alguna en la operación de los Centros de Diagnóstico Automotor y en el flujo de información hacia la Superintendencia de Transporte. La implementación de las mejoras del SICOV deberá realizarse de manera progresiva y por fases, asegurando que en ningún momento se comprometa la funcionalidad ni la disponibilidad del sistema de vigilancia existente. La Superintendencia de Transporte realizará el seguimiento y verificación de este proceso.

Parágrafo. El Comité Técnico y Operativo para el Fortalecimiento del SICOV será el responsable de revisar y certificar el avance de la implementación de las mejoras técnicas, tecnológicas y operativas del Sistema de Control y Vigilancia, así como de evaluar y autorizar, cuando sea procedente, la prórroga de los plazos establecidos para su implementación por parte de los proveedores tecnológicos homologados.

Parágrafo 2. El plazo máximo de transición establecido en el presente artículo para la implementación de las mejoras y nuevas condiciones de operación del SICOV es de carácter perentorio. En virtud de ello, si a su vencimiento alguno de los actuales proveedores homologados no hubiere acreditado ante la Superintendencia de Transporte el cumplimiento total de las mejoras y requisitos técnicos establecidos en la presente Resolución, se entenderá que ha perdido de manera inmediata la autorización para operar el Sistema de Control y Vigilancia, sin necesidad de que medie acto administrativo adicional de esta Superintendencia para tales efectos.

Artículo 12. Apropiación y gestión del cambio: Con el propósito de fomentar el uso adecuado del Sistema de Control y Vigilancia y así garantizar una transición efectiva hacia el nuevo modelo de vigilancia tecnológica en los Centros de Diagnóstico Automotor, la Superintendencia de Transporte realizará capacitaciones y campañas de sensibilización dirigidas al personal vinculado a estos organismos de apoyo al tránsito y de los proveedores tecnológicos del Sistema.

RESOLUCIÓN NÚMERO _____ DE _____

"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 9304 del 24 de diciembre de 2012 y 13830 de 2014 de la Superintendencia de Transporte y se introducen mejoras y medidas para fortalecer las capacidades de inspección, Vigilancia y Control a través de su Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor"

Artículo 13. Vigencia y publicación. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 14. Derogatoria. Deróguese el artículo 5 de la Resolución 9304 de 2012.