

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20253040037125 DE 2025

(septiembre 10)

por la cual se sustituye el Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito 20223040045295 de 2022, en lo relacionado con los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación, CALE”

La Asesora del Despacho de la Ministra de Transporte, encargada de las funciones del Despacho de la Ministra de Transporte, en uso de sus facultades, especialmente las conferidas por el artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, el literal c) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y el artículo 7° de la Ley 2251 de 2022 y los numerales 6.2, 6.3 y 6.4 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones, establece que son Autoridades de Tránsito: El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los Organismos de carácter departamental, municipal o distrital, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, la Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares y los Agentes de Tránsito y Transporte.

Que el párrafo 1° del artículo 3° de la Ley 769 de 2002, establece que las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que el párrafo 3° del artículo 3° de la Ley 769 de 2002, establece que tanto las autoridades, los organismos de tránsito, así como las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.

Que el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, contempla los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos automotores, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y el artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban, dentro de los cuales se encuentra la aprobación de exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares y servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, así:

“(…) c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

(…)

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte. (…)

Que el artículo 24 de la Ley 769 de 2002 establece que “El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada, la recategorización de su licencia, para lo cual debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación.”

Que el numeral 4.6 del artículo 9° de la Ley 1702 de 2013, “por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, establece que es función de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), “definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción”.

Que en el numeral 1 del artículo 4° del Decreto número 787 de 2015, “por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones”, establece que es función de la ANSV “Dirigir, coordinar, controlar y evaluar la ejecución y el cumplimiento de los objetivos, funciones, políticas, planes y programas asignados e inherentes a la Agencia”.

Que el Decreto número 1430 de 2022, “Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031” establece las áreas de acción entre las cuales se encuentra el “Comportamiento seguro en los actores viales”, tiene como objetivo general incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.

Que en el Anexo Técnico del citado Decreto, se establece dentro del área de acción IV, “Comportamiento seguro en los actores viales”, el objetivo específico 1.5: “Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción”. En el numeral 1.5.1 se define la acción de “Actualizar el examen teórico y práctico para la obtención por primera vez y recategorización de la licencia de conducción. La ANSV propondrá acto administrativo con actualización del examen teórico y práctico para la obtención por primera vez y recategorización de la licencia de conducción, a partir de la inclusión del modelo de evaluación gradual y la automatización del examen. Posteriormente, remitirá la propuesta de acto administrativo al Ministerio de Transporte para su adopción”.

Que en el artículo 3.2.3.1 de la Sección 3 del Capítulo 2 del Título 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, “por medio de la cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, se adopta el desarrollo curricular por competencias para los cursos de formación de conductores e instructores, en el Anexo 1 “Contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que imparten los centros de enseñanza automovilística”.

Que el Ministerio de Transporte mediante Resolución número 1349 de 2017, modificada por la Resolución número 20213040063845 del 29 de diciembre de 2021, y compiladas en la Sección 1 del Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, reglamentó las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario por concepto del examen teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción en el territorio nacional.

Que el artículo 3.7.3.2.4. de la Resolución número 20223040045295 de 2022, dispuso que la Agencia Nacional de Seguridad Vial debía establecer para la respectiva adopción por parte del Ministerio de Transporte: “a) Los tipos de prueba a realizar en los dos procesos de la prueba práctica; b) Los criterios de evaluación que permitan calificar el examen práctico de conducción, como puntaje mínimo por prueba; c) Las condiciones técnicas de los simuladores para la práctica de la prueba en simulador para las categorías B2, C2, B3 y C3 de manera que se garanticen los aspectos básicos tecnológicos, la finalidad de la evaluación y la concurrencia de varios proveedores; d) El uso de dispositivos o elementos para el examinador que permitan la trazabilidad del procedimiento y la conservación de la información no menos de cinco (5) años;

e) Los requisitos que deben acreditar los examinadores de la prueba práctica y; f) Implementar la plataforma de realización del examen teórico”.

Que en la Sección 1 del Capítulo 2 del Título 5 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, reglamenta las categorías de licencia de conducción para vehículos automotores de servicio particular con las nomenclaturas A1, A2, B1, B2, B3; y para los vehículos automotores de servicio público dispuso las nomenclaturas C1, C2 y C3.

Que en la Sección 2 del Capítulo 2 del Título 5 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, sustituida por el artículo 18 de la Resolución número 20233040017145 de 2023, “por la cual se modifica la Resolución número 20223040045295 de 2022 y se dictan disposiciones para la correcta y amplia implementación de la política de simplificación y racionalización de trámites”, reglamenta los requisitos y procedimientos para la obtención de la licencia de conducción y otros trámites.

Que las disposiciones contenidas en la presente resolución se alinean con la agenda internacional acordada por los países iberoamericanos, los cuales, reconociendo los efectos de un buen licenciamiento en el fortalecimiento de la seguridad vial, adoptaron en 2009 la Carta Iberoamericana sobre Licencias de Conducir (CILC-2009). Particularmente, dentro de la hoja de ruta pactada, se evidenció la importancia de implementar en todos los países miembros un examen o prueba teórico-práctica, que fuera el filtro final para obtener la licencia de conducción.

Que el Juzgado Tercero Administrativo Oral del Circuito Judicial de Duitama, por medio de sentencia del 27 de junio de 2024, en desarrollo del proceso de acción de cumplimiento con radicado número 15238-23-33-003-2024-00092-00, ordenó al Ministerio de Transporte lo siguiente:

“**TERCERO: ORDENAR al MINISTERIO DE TRANSPORTE.** (...), dé cumplimiento al precepto contenido en el literal c) del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, adelantando la totalidad de las etapas faltantes para la expedición de la reglamentación a que hace referencia dicha norma, para lo cual deberá hacer los requerimientos que considere del caso para que las demás entidades que deben confluir en el trámite (Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Industria y Comercio y Departamento Administrativo de la Función Pública), rindan los conceptos a que haya lugar dentro del término que la norma especial les señala para ello. Del cumplimiento de cada etapa, el MINISTERIO DE TRANSPORTE deberá rendir informe a este Despacho...”.

Que el Tribunal Administrativo de Boyacá, mediante providencia del 23 de agosto de 2024, confirmó en su integridad la sentencia emitida en primera instancia por el Juzgado Tercero Administrativo Oral del Circuito Judicial de Duitama, manteniendo en firme la orden impartida.

Que el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo mediante memorando número 20241130157333 del 6 de diciembre 2024, con fundamento en lo siguiente:

“(…)

Sobre el particular cabe precisar que el Ministerio de Transporte a través del presente acto administrativo, busca reglamentar los requisitos de registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y establecer las condiciones para realizar el examen teórico y práctico de conducción, que deben presentar los aspirantes, para el otorgamiento de la licencia de conducción, su recategorización, insertando en el marco legal colombiano, un instrumento para actualizar y mejorar las regulaciones vigentes, en pro de determinar la eficacia del sistema de expedición de licencias y la seguridad en las vías.

Al respecto, es importante señalar que, con esta propuesta regulatoria, esta cartera Ministerial establece de forma clara y expresa unas condiciones que garantizan tanto a las personas que deben realizar los exámenes de conducción como a las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que los respectivos exámenes cuenten con un nivel adecuado de calidad y sean efectuados los mismos, por personas idóneas.

Es así, que este Ministerio ha venido realizando un trabajo mancomunado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con el propósito de establecer unos criterios, parámetros y trazar una ruta a seguir, frente a la prestación del servicio de tránsito por las Instituciones de Educación Superior, y con las autoridades públicas y/o entidades privadas según corresponda para la realización de los exámenes, con el objetivo principal de garantizar la cobertura en todo el territorio nacional.

Hasta este punto, se estima necesario y pertinente puntualizar que la propuesta normativa tiene el propósito de establecer un estándar uniforme en relación a los exámenes teóricos y prácticos para la expedición de las licencias de conducción, determinando un control exhaustivo y verificable en todo el país, conforme a los requisitos y condiciones que deben contener; de esta manera, se fortalece la institucionalidad, evidenciado en el sistema de tránsito y transporte del país, alineándose con las políticas públicas y normativas vigentes en materia de seguridad y educación vial que se debe acreditar toda persona para que le sea expedida una licencia de conducción, así mismo, garantizar la operación por parte de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) de manera segura, eficiente y acorde a los estándares de calidad necesarios.

Así las cosas, tiene en cuenta esta cartera Ministerial que el proceso de expedición de la resolución relacionada con las licencias de conducción es un tema estructural para cumplir a cabalidad el mandato legal de prevención y reducción de siniestros viales. En este contexto, se expide la presente resolución, en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley Julián Esteban, cuya finalidad es establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con un enfoque basado en el “sistema seguro”.

De acuerdo con lo anterior, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante correo electrónico del 5 de febrero de 2024 se remitió al Ministerio de Transporte el insumo con la justificación técnica y de necesidad de expedición de esta resolución, en relación con lo cual señaló lo siguiente:

“(…) 1. Introducción

El presente documento pretende soportar y justificar la viabilidad de la expedición de la Resolución que regule la sustitución del capítulo 7 del Título 3 de la Resolución número 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, relacionado con los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). Lo anterior, a través de un análisis detallado y la fundamentación necesaria para las modificaciones propuestas, alineándose con las necesidades actuales y futuras del sistema de expedición de licencias de conducción en Colombia.

De esta manera, la Resolución número 20223040045295 de 2022, expedida por el Ministerio de Transporte, constituye un hito en la consolidación y modernización de las normativas de tránsito en Colombia. Esta unifica la regulación propia en materia de tránsito aportando claridad y cohesión en la legislación, impactando directamente en la eficiencia y efectividad del sistema de expedición de licencias de conducción en el país.

En concordancia con lo anterior, la sustitución del capítulo 7, enfocada en los CALE, busca optimizar los procedimientos y prácticas relacionados con la evaluación de conductores, un aspecto crucial para garantizar la seguridad vial y la idoneidad

de los conductores en Colombia. Al mejorar la regulación y gestión de los CALE, esta resolución apunta a un sistema de licencias de conducción más robusto, transparente y adaptado a los desafíos actuales y futuros, incluyendo aspectos como la seguridad vial, la profesionalización de los conductores y la adaptación a nuevas tecnologías y estándares internacionales (...).”.

“(…) 6. Justificación Técnica y Económica

El proyecto de resolución, “por la cual se reglamentan los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación CALE y se dictan otras disposiciones” establece lineamientos clave que impactan en el mercado de la educación vial y la obtención de licencias de conducción en Colombia.

(…)

Impacto General del Proyecto de Resolución

Este proyecto se alinea con las disposiciones de la resolución número 44649 de 2010, respetando las normativas que regulan la libre competencia. Al establecer requisitos claros para la acreditación de los CALE, el proyecto busca garantizar altos estándares de calidad en la educación vial y la evaluación para la obtención de licencias de conducción. Esto incluye certificaciones de gestión de calidad, ambiental, y de seguridad y salud en el trabajo, así como un plan de implementación para garantizar una cobertura amplia y eficiente.

En resumen, el proyecto de resolución apunta a un equilibrio entre la regulación de calidad en la educación y evaluación vial y la promoción de un mercado competitivo y diverso en el sector de las licencias de conducción.

(…)

De otra parte, sea importante resaltar cómo la exigencia de requisitos como los que a continuación se expondrán, y que son los contenidos en el proyecto de resolución generan un impacto significativo en todos los aspectos que aborda la reglamentación.

El proyecto de resolución aborda entre otros los requisitos que deben cumplir las entidades que pretendan ser reconocidas como CALE, a saber:

Carta de presentación: Este requisito asegura un compromiso formal por parte de las instituciones interesadas. La carta, emitida por el representante legal, no solo expresa interés sino también conocimiento y capacidad para cumplir con los estándares técnicos, operacionales y tecnológicos. Esto garantiza que solo entidades serias y completamente informadas participen.

Copia de la Resolución de registro: La necesidad de una resolución vigente de registro como Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública asegura que solo entidades legítimamente reconocidas y reguladas por el Ministerio de Educación Nacional sean consideradas. Esto mantiene un estándar de legitimidad y calidad en la educación.

Acreditación de alta calidad: La exigencia de una acreditación de alta calidad del Ministerio de Educación Nacional garantiza que solo instituciones con un demostrado nivel de excelencia educativa y administrativa puedan participar. Esto se alinea con el objetivo de proporcionar un servicio de evaluación de la más alta calidad.

Certificaciones ISO: Las certificaciones bajo las normas ISO 9001, ISO 14001 y ISO 45001 aseguran que las instituciones cuenten con sistemas de gestión de calidad, medio ambiente, y seguridad y salud en el trabajo robustos y reconocidos internacionalmente. Esto no solo refleja un compromiso con la calidad sino también con la responsabilidad ambiental y la seguridad, elementos cruciales para operaciones de esta envergadura.

Plan de implementación: Este requisito demuestra la capacidad de planificación y ejecución de la institución. Al requerir detalles sobre cobertura, fases de desarrollo, inversiones, personal, infraestructura y tecnología, se asegura que la institución no solo tiene la visión sino también los medios para implementar los CALE de manera efectiva y eficiente en todo el país.

La cobertura geográfica requerida refleja un compromiso con la accesibilidad y la equidad en la prestación del servicio. Aunque ambiciosa, esta exigencia garantiza que las instituciones no se concentren solo en áreas urbanas o de mayor facilidad logística, sino que busquen ofrecer servicios en una amplia gama de ubicaciones, incluyendo regiones menos atendidas.

El párrafo que aborda las excepciones para autoridades de tránsito o entidades privadas en la constitución de un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) introduce un elemento importante de flexibilidad dentro del marco regulatorio. Esta provisión reconoce que, en ciertas circunstancias, puede ser necesario o beneficioso permitir que entidades distintas a las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública asuman el rol de operar un CALE. Esto podría ser especialmente relevante en áreas donde las instituciones públicas no puedan garantizar una presencia efectiva o en casos donde la demanda de servicios de evaluación exceda la capacidad de las instituciones existentes.

Sin embargo, esta flexibilidad no implica una disminución en los estándares de calidad y operación. Las autoridades de tránsito o entidades privadas interesadas deben presentar un plan de implementación detallado, similar al requerido para las instituciones de educación superior. Este plan debe abarcar aspectos como la cobertura geográfica, las fases de desarrollo, las inversiones necesarias, el personal requerido, y la infraestructura física y tecnológica. Además, deberán demostrar cómo planean cumplir con los requisitos técnicos, operacionales y tecnológicos establecidos en la resolución y sus anexos.

Esta exigencia de un plan de implementación riguroso para autoridades de tránsito o entidades privadas asegura que, aunque se permita una mayor diversidad de operadores de CALE, todos los centros mantendrán un nivel de calidad y eficiencia uniforme. Esto es esencial para garantizar que la evaluación de conductores en Colombia se realice de manera consistente, justa y conforme a los más altos estándares, independientemente del tipo de entidad que administre el CALE.

Mientras que la inclusión de autoridades de tránsito y entidades privadas como potenciales operadores de CALE introduce una valiosa flexibilidad en el sistema, la exigencia de un plan de implementación detallado y riguroso mantiene un alto estándar de calidad y eficacia en la prestación del servicio de evaluación de conductores.

En conclusión, aunque los requisitos son exigentes y pueden favorecer a instituciones más grandes y establecidas, están diseñados para asegurar que solo entidades con un alto nivel de seriedad, experiencia, y capacidad operativa y tecnológica participen en la prestación de un servicio tan crucial como la evaluación de conductores. Estos estándares altos son fundamentales para garantizar la seguridad, la eficiencia y la calidad en la formación y evaluación de conductores a nivel nacional (...).

Por otra parte, el Decreto número 1430 de 2022, “por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”, determinó como área de acción “el comportamiento seguro en los actores viales” y para ello fijó como objetivo específico el de fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción, para lo cual estableció entre otras, la acción de actualizar el examen teórico-práctico para la obtención por primera vez y recategorización de la licencia de conducción.

Además, teniendo en cuenta que a través de la Ley 2251 de 2022, el legislador estableció que el examen teórico y práctico de conducción será realizado por una Institución de Educación Superior de naturaleza pública reconocida por el Ministerio de Educación Nacional, por lo que se propone el presente acto administrativo, mediante el cual se reglamente el examen teórico-práctico, cuya aplicación se realice de manera gradual de tal forma que se eviten los traumatismos en la implementación.

Así mismo se destaca que la Corte Constitucional en la Sentencia C-468 de 2011, señaló que la obtención de la licencia de conducción es un privilegio y no un derecho, al referir:

“(…) la actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres (...).

Conforme a las consideraciones expuestas, resulta necesario la expedición del presente acto administrativo, ya que con la presente propuesta normativa se busca insertar en el marco legal colombiano, un instrumento para actualizar y mejorar las regulaciones vigentes, en pro de determinar la eficacia del sistema de expedición de licencias y la seguridad en las vías, estableciendo de forma clara y expresa unas condiciones que garantizan tanto a las personas que deben realizar los exámenes teórico y práctico de conducción como a las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que los respectivos exámenes cuenten con un nivel adecuado de calidad y sean efectuados los mismos, por personas idóneas”.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019, el Ministerio de Transporte solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio que rindiera concepto de abogacía de la competencia sobre la presente Resolución y mediante oficio radicado número MT 20253030169192 del 3 de febrero de 2025, dicha entidad, recomendó:

- En relación con el **proyecto** en general:
- i. **Considerar** la implementación de un esquema de monitoreo en el corto plazo, que permita evaluar de manera constante y rigurosa los efectos inmediatos de la regulación.

Acogida, se incluyó el artículo 3.7.5.6., que establece que la ANSV evaluará durante dos (2) años el impacto de los exámenes de conducción, con el fin de verificar la idoneidad de los conductores y su incidencia en la reducción de siniestros viales. La ANSV deberá informar los resultados y, si es necesario, hacer recomendaciones para mejorar las medidas adoptadas.

- ii. **Considerar** la implementación de un sistema de evaluación y reconocimiento que premie a los CALE que logren altos niveles de satisfacción entre los usuarios. Este sistema podría incluir encuestas periódicas de satisfacción y la publicación de los resultados, de manera que los centros destacados sean reconocidos públicamente.

Acogida, se incluyó el artículo 3.7.3.6, que establece la implementación de encuestas de satisfacción del usuario sobre los procesos de calidad en la evaluación realizada por los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).

- iii. **Considerar** la inclusión de una disposición que fomente procesos de selección abiertos y competitivos para la provisión de los servicios complementarios que serán necesarios para la operación de los CALE.

Acogida, se incluyó la recomendación en el párrafo 2 en el artículo 3.7.5.1. en relación con la contratación de los servicios complementarios.

- iv. **Considerar** la implementación de un programa de acompañamiento técnico y administrativo para las entidades interesadas en constituirse como CALE. Este programa podría ser liderado por el regulador, con el objetivo de orientar a los actores sobre los requisitos específicos, los procesos necesarios y las mejores prácticas para cumplir con las exigencias del marco regulatorio. Incluso se podría considerar implementar un sistema de ventanilla única.

Acogida, se incluyó la recomendación dentro de la primera y segunda fase de entrada en operación de los CALE en el artículo 3.7.5.1.

- En relación con el artículo 3.7.1.8 del **proyecto**:
- i. **Definir** un período de vigencia mínimo y máximo de los contratos o convenios, asegurando que este sea suficiente para permitir la recuperación de las inversiones necesarias para cumplir con los estándares introducidos en el **proyecto** para la operación de los CALE.

Acogida, se otorgará por un período de vigencia comprendido entre 10 años y 20 años, de conformidad al análisis del modelo financiero realizado por la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte mediante memorando 20251400131683 del 10 de septiembre de 2025, en el cual indicó:

“(…) Con base en el modelo financiero proyectado, se estructuró un período de tiempo entre 10 y 20 años, rango en el cual, se presenta el cierre financiero y se garantiza así, la sostenibilidad y rentabilidad intrínseca del mismo, reflejado en una Tasa Interna de Retorno positiva a la luz de dicho modelo. (...).

- ii. **Introducir** un artículo que establezca un sistema de supervisión y monitoreo continuo del cumplimiento de los requisitos exigidos a los CALE durante el período comprendido entre la suscripción del contrato/convenio y su renovación.

Acogida, se fortalece lo atenuante a la Inspección y Vigilancia a cargo de la Superintendencia de Transporte en el artículo 3.7.5.5, se establece que el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) es la herramienta que la Superintendencia de Transporte utilizará para supervisar de manera continua el cumplimiento de los requisitos por parte de los CALE y adicionalmente se señala en su párrafo que dicha verificación de deberá realizarse como mínimo una vez al año o cuando la entidad lo considere pertinente.

- En relación con el artículo 3.7.5.1. del **proyecto**:
- i. **Igualar** el plazo de tres (3) meses otorgados a las IES públicas, al plazo otorgado a las autoridades y entidades privadas interesadas en convertirse en CALE. De no ser posible ampliar el plazo, **justificar** la decisión con razones de fondo de índole técnica o económica dentro de la memoria justificativa del **proyecto**.

Se equipará el plazo de un (1) mes otorgado a las IES públicas en la primera y segunda fase de implementación, al plazo otorgado a las autoridades y entidades privadas, esto con el objeto de dar celeridad en la implementación de la prestación del servicio, teniendo los términos establecidos en la Ley 996 de 2005.

- ii. **Especificar** en el **proyecto** si se evaluarán criterios adicionales para el análisis de las solicitudes de registro de los CALE, o si, por el contrario, solo tendrán en cuenta los requisitos señalados en el artículo 3.7.1.1. del **proyecto**.

Acogida, se realiza la precisión en el artículo 3.7.5.1. que al momento de realizar el análisis de las ofertas se tendrá en cuenta únicamente lo establecido en el artículo 3.7.1.1., sin perjuicio de la información o documentos adicionales que se requiera al momento de la suscripción del contrato o convenio con los actores.

Que en virtud de lo señalado en el numeral 2 del artículo 1° de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, se solicitó al Departamento Administrativo de la Función Pública que rindiera concepto sobre el presente acto administrativo, quien mediante Radicado número MT 20253030672392 del 22 de abril de 2025, manifestó:

“De acuerdo con el análisis normativo realizado, se concluye que el procedimiento para el “Registro y modificación del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)”, está soportado legalmente y el Ministerio de Transporte cuenta con la potestad reglamentaria para su adopción e implementación. Así mismo se precisa que el proyecto de acto administrativo, en lo que se refiere única y exclusivamente al registro y modificación del registro de los CALE ante el RUNT que lo reglamenta, se encuentra en armonía con las normas antitrámites, razón por la cual este Departamento emite concepto de viabilidad. (...).

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte en tres oportunidades a saber: 1. El 8 de diciembre y por el periodo comprendido entre el 9 al 23 de diciembre de 2024, 2. El 9 de enero y por el periodo comprendido entre el 10 al 13 de enero de 2025, y 3. El 29 de agosto y por el periodo comprendido entre el 30 de agosto al 3 de septiembre de 2025, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto número 1081 de 2015 modificado y adicionado por el artículo 5° del Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte,

con el propósito de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados.

Que la Viceministra de Transporte (e) mediante el memorando 20251130053533 del 23 de abril de 2025, certificó que se atendieron las observaciones recibidas por parte de los ciudadanos, y grupos de interés en los periodos comprendidos en la primera y segunda publicación, como se registra en la Matriz de Respuesta a las Observaciones publicada en la página web del Ministerio de Transporte.

Que mediante memorando número 20251300065053 del 14 de mayo de 2025, la Oficina Asesora de Jurídica solicitó vincular a las instituciones públicas de educación superior en la formulación del proyecto. En cumplimiento, el Viceministerio de Transporte remitió el acto administrativo por correo electrónico para recibir observaciones entre el 11 al 16 de junio de 2025.

Que mediante el memorando 20251130089123 del 1º de julio de 2025, la Viceministra de Transporte (e) certificó que las observaciones de las IES fueron atendidas, como consta en la Matriz de Respuesta publicada en la página web del Ministerio.

Que la Oficina de Regulación Económica mediante memorando número 20251400131683 del 10 de septiembre de 2025, dio concepto favorable a las tarifas establecidas en el presente acto administrativo, presentando las siguientes observaciones y recomendaciones:

“(…) 1. Se emite concepto favorable respecto al período de vigencia del proyecto en un rango entre 10 y 20 años con las tarifas descritas a continuación:

Examen Teórico	Valores expresados en Unidades de Valor Básico UVB
Categorías A1-A2, B1-C1, B2-C2, B3-C3	9.40

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB)								
Categorías	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3
Inferior	36.8	36.8	43.5	47.9	66.12	43.5	47.9	66.12
Superior	42.0	42.0	50.4	55.4	77.6	50.4	55.4	77.6

(…)

- La ORE señala que, en la operación del modelo financiero, se conservó el esquema de costeo presentado por la ANSV. Sin embargo, se recomienda que, de acuerdo con las particularidades propias de la implementación del CALE, cada interesado construya el esquema de costos atendiendo las necesidades de su contexto y los criterios legales que se definan en la reglamentación respectiva, así como la proyección de la demanda. En consecuencia, el resultado financiero estará sujeto a dichos ajustes.
- Se recomienda realizar una evaluación a término medio, en el segundo año, contado a partir de la expedición del acto administrativo que autoriza el registro de CALE, para evaluar el progreso y desempeño del componente teórico e implementación del componente práctico. (…)

Que la Viceministra de Transporte (e) mediante el memorando número 20251130130213 del 8 de septiembre de 2025, certificó que se atendieron las observaciones recibidas por parte de los ciudadanos, y grupos de interés en el periodo comprendido en la tercera publicación, como se registra en la Matriz de Respuesta a las Observaciones publicadas en la página web del Ministerio de Transporte.

Que se considera necesario incorporar en la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte, lo relativo a las características y demás aspectos asociados al registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los deberes y obligaciones de estos centros, las condiciones y características del examen teórico-práctico, entre otros temas. Esto con el fin de realizar una regulación integral que garantice la correcta prestación del servicio del examen teórico y práctico de conducción. En consecuencia, se hace necesario sustituir el Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1º. Sustitúyase el Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, el cual quedará así:

“CAPÍTULO 7

CENTROS DE APOYO LOGÍSTICO PARA LA EVALUACIÓN (CALE)

Artículo 3.7.1. Objeto. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar los requisitos de registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y establecer las condiciones para realizar los exámenes teórico y práctico de conducción, que deben presentar los aspirantes para el otorgamiento de la licencia de conducción y su recategorización.

Artículo 3.7.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del presente Capítulo son aplicables en todo el territorio nacional a las personas que deben presentar los exámenes teórico y práctico de conducción, así como a las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, interesadas en prestar el servicio de evaluación, de

conformidad con las condiciones establecidas en el literal c) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y por el artículo 7º de la Ley 2251 de 2022.

Artículo 3.7.3. Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) son organismos de apoyo a las autoridades de tránsito para la realización de los exámenes teórico y práctico de conducción en todo el territorio nacional, cuyo registro es solicitado por Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública ante el Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT.

Parágrafo 1º. Cuando las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública no puedan garantizar la cobertura en la prestación de los exámenes teórico y práctico de conducción en alguna entidad territorial, el Ministerio de Transporte autorizará a las autoridades públicas y entidades privadas a registrarse en el Sistema RUNT como Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), para la realización de los exámenes teórico y práctico de conducción.

Parágrafo 2º. En todo caso, con el objeto de garantizar la cobertura en todo el territorio nacional, el Ministerio de Transporte suscribirá los convenios y/o contratos con las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, las autoridades públicas y las entidades privadas que cumplan con los requisitos y condiciones técnicas establecidas en el presente capítulo, conforme a lo establecido en el inciso tercero del literal c) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y por el artículo 7º de la Ley 2251 de 2022.

Artículo 3.7.4. Clasificación de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) se clasificarán según las categorías de licencias de conducción, conforme con la reglamentación vigente, así:

- Clase I:** Registrados para realizar el examen teórico y práctico en cualquiera de las siguientes categorías, o en todas: A1, A2, B1 y C1.
- Clase II:** Registrados para realizar el examen teórico y práctico en cualquiera de las siguientes categorías B2 y C2 y en cualquiera o todas las categorías de la Clase I.
- Clase III:** Registrados para realizar el examen teórico y práctico en cualquiera de las siguientes categorías B3 y C3 y en cualquiera o todas las categorías de las Clases I y II.

SECCIÓN 1

REGISTRO DE LOS CENTROS DE APOYO LOGÍSTICO DE EVALUACIÓN (CALE)

Artículo 3.7.1.1. Condiciones previas para la prestación del servicio. Las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas interesadas en registrar Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación (CALE) y prestar el servicio de evaluación teórica y práctica de conducción, deberán cumplir con los siguientes requisitos ante el Ministerio de Transporte:

- Manifestación escrita emitida por el representante legal de la persona jurídica, en la que exprese su interés de prestar el servicio de evaluación teórica y práctica de conducción, y declare que conoce y está en capacidad de cumplir con los requerimientos técnicos, operacionales y tecnológicos establecidos en el presente Capítulo y en el Anexo 60 el cual hace parte integral de la presente resolución.
- Contar con Resolución vigente de registro como Institución de Educación Superior otorgada por el Ministerio de Educación Nacional, cuando aplique en razón a su naturaleza jurídica.
- Contar con la Acreditación Institucional en alta calidad otorgada por el Ministerio de Educación Nacional y registrada en el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES), cuando aplique en razón a su naturaleza jurídica.
- Contar con certificado que acredite evaluación y certificación vigente para sistemas de Gestión de la Calidad bajo la norma ISO 9001, sistemas de Gestión Ambiental bajo la norma ISO 14001 y sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo bajo la Norma ISO 45001 emitidos por un Organismo de Certificación de Sistemas de Gestión, acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC). Para el caso de las entidades privadas, deberán demostrar este requisito al momento de realizar el Registro del CALE en el sistema RUNT, cumpliendo además con los requisitos establecidos en el artículo 3.7.1.3 del presente Capítulo.
- Plan de implementación para la constitución de Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). En el plan se deberá establecer una propuesta de las fases que desarrollará para lograr la cobertura de la oferta, las inversiones que pretende realizar, el personal requerido, la infraestructura física y tecnológica con las que cuenta y las que requiere obtener o contratar para la implementación de los exámenes de acuerdo con lo establecido en el presente Capítulo.

En dicho plan deberá manifestar cómo garantizará la capacidad para prestar oferta permanente en Bogotá y en los siguientes departamentos: Amazonas, Antioquia, Arauca, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Córdoba, Cundinamarca, Guaviare, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de

Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, San Andrés y Providencia, Santander, Sucre, Tolima, Valle del Cauca.

Para los departamentos de Guainía, Vaupés y Vichada, las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, podrán contar con la capacidad para ofrecer una oferta transitoria, de acuerdo con las necesidades del servicio de conformidad con el cronograma que determine el Ministerio de Transporte.

En todo caso, el Ministerio de Transporte podrá solicitar modificaciones y ajustes a las propuestas realizadas, de tal forma que se garantice el cumplimiento a lo establecido en el literal c) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y por el artículo 7° de la Ley 2251 de 2022.

Parágrafo 1°. Cuando sea una autoridad pública, interesada en prestar el servicio como Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), deberá presentar ante el Ministerio de Transporte el Plan de Implementación establecido en el numeral 5 del presente artículo, para la jurisdicción que pertenezca.

Parágrafo 2°. Se podrán realizar convenios entre Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, que se encuentren interesadas en constituir Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación (CALE) y prestar el servicio de evaluación teórica y práctica de conducción de manera conjunta. Para tal efecto, todas las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública deberán cumplir con los requisitos establecidos en los numerales del 2 al 4 y presentar de manera conjunta lo establecido en los numerales 1 y 5.

Parágrafo 3°. No se podrán registrar como Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o socias de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA). Asimismo, las autoridades públicas que ejerzan funciones de un Centro de Enseñanza Automovilística (CEA) tampoco podrán ser registradas como CALE. De igual manera, las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o socias de un CALE no podrán registrarse como Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).

Artículo 3.7.1.2. Suscripción del convenio o contrato. El Ministerio de Transporte suscribirá el convenio o contrato con las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, las autoridades públicas y las entidades privadas para la prestación del servicio de evaluación teórica y práctica de conducción, una vez revisadas las condiciones previas establecidas en el artículo 3.7.1.1. del presente Capítulo. El contrato o convenio definirá los términos para la realización de los exámenes, niveles de servicio según las necesidades de cada territorio, los mecanismos de seguimiento para garantizar su cumplimiento efectivo y todas aquellas disposiciones que impacten directa la ejecución del acuerdo.

Artículo 3.7.1.3. Registro y condiciones de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). Una vez las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, la autoridad pública o la entidad privada, cumple con las condiciones previas para la prestación del servicio establecidas en el artículo 3.7.1.1. del presente Capítulo y se suscriba el convenio o contrato, realizará el respectivo registro de cada Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de acuerdo al Plan de Implementación acordado en contrato o convenio y conforme a la clasificación establecida en el artículo 3.7.1.4. de la presente resolución, para lo cual deberá además cumplir con los siguientes requisitos:

1. Contar como mínimo con un (1) evaluador que cuente con certificado de instructor en conducción vigente emitido por el Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT. Para las categorías según la clase en la que está siendo registrado el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).
2. Contar como mínimo con un (1) vehículo propio o en arrendamiento financiero, por cada categoría autorizada con los que cuenta el CALE y cumplir con las características técnicas y adaptaciones de los vehículos a emplear en el examen práctico, establecidos en el numeral 2.2 del Anexo 60 el cual hace parte integral de la presente resolución.
3. Adquirir con una compañía de seguros legalmente autorizada para operar en Colombia las siguientes garantías que amparen los servicios prestados:
 - 3.1. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare a perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales causados a terceros el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) derivados del uso de los bienes muebles o inmuebles destinados para el cumplimiento de las obligaciones a su cargo durante la prestación del servicio, con las siguientes características:
 - 3.1.1. Tomador y Asegurado: el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)
 - 3.1.2. Beneficiario: terceros afectados, incluidos los empleados si se trata del anexo de responsabilidad civil patronal.
 - 3.1.3. Vigencia: anual
 - 3.1.4. Amparos adicionales: gastos médicos, responsabilidad civil para vehículos propios y no propios.
 - 3.1.5. El Valor Asegurado será determinado por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia, previa evaluación de los riesgos involucrados.

3.1.6. El Tomador deberá restablecer el valor asegurado cada vez que sea afectado por causa de un siniestro.

3.2. Seguro de Accidentes Personales con vigencia anual cuyo Tomador sea el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), con valor asegurado no inferior de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que ampare al aspirante que está realizando el examen teórico y práctico definido en el presente Capítulo.

La vigencia de los seguros mencionados será una condición indispensable para la prestación del servicio por parte del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) registrado en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

4. Contar con certificación emitida por un Organismo de Certificación de Sistemas de Gestión, acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), en la norma ISO 27001, o la norma que la modifique, adicione o sustituya; con la que se acredita la gestión de la seguridad de la información en el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y los demás certificados exigidos en el numeral 4 del artículo 3.7.1.1., debidamente registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Podrá acreditarse el cumplimiento de la norma ISO 27001 mediante la presentación de una certificación vigente emitida a nombre del proveedor de servicios contratado por las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, las autoridades públicas o las entidades privadas, siempre que dicha relación contractual esté debidamente formalizada y el proveedor actúe en calidad de prestador de servicios complementarios.

5. Pago de la tarifa del servicio del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), asimilando la establecida para “Registro de Centro de Enseñanza Automovilística”, que se encuentra en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Parágrafo 1°. Las compañías de seguro realizarán el registro de los seguros establecidos en los numerales 3.1 y 3.2 del presente artículo con el pago de la tarifa para cada uno de los seguros con la tarifa denominada “Expedición de pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, incluida su cancelación por terminación anticipada”, por servicio de ingreso de la póliza de responsabilidad civil extracontractual del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) establecida en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya. El registro de estos seguros se deberá realizar en veinticuatro (24) horas a partir de su expedición.

Parágrafo 2°. Los Organismos de Certificación, acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), deberán realizar el pago de la tarifa por servicio de ingreso por cada certificado, asimilándola a la establecida para “Certificado de organismo de certificación a Centro de enseñanza Automovilística”, que se encuentra en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Artículo 3.7.1.4. Otorgamiento del Registro. Cargada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) la información establecida en el artículo 3.7.1.3. y numeral 4 del Anexo 60 el cual hace parte integral de la presente resolución, se otorgará el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el cual autorizará al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) para operar en la sede solicitada.

Artículo 3.7.1.5. Obligaciones de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). Una vez registrado el Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) para operar en la sede solicitada, deberá:

- a) Recibir y proporcionar, de forma permanente, información a los usuarios sobre todos los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.
- b) Mantener las condiciones que dieron origen a su registro.
- c) Almacenar, salvaguardar y custodiar los archivos, datos, imágenes, videos y audio del examen teórico y práctico por un periodo mínimo de seis (6) meses con acceso inmediato y cinco (5) años en copias de respaldo contados a partir de su creación, en una plataforma tecnológica idónea con base en las buenas prácticas en Seguridad de la Información.
- d) Realizar los exámenes teórico y práctico, asegurando el cumplimiento de todas las garantías y requisitos previstos en la presente capítulo y su anexo, y dar respuesta a los usuarios por cualquier inquietud, duda, inconformidad o irregularidad que se presente.
- e) Expedir el reporte en el que se evidencie el resultado obtenido por el aspirante en cada una de las pruebas.
- f) Disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas o reclamos.
- g) Contar con los mecanismos o instrumentos necesarios que permitan garantizar la seguridad en la realización de los exámenes teórico y práctico, la validación de la identidad del aspirante y las medidas internas de seguridad tendientes a evitar los fraudes en todo el proceso.

- h) Proveer y actualizar en el sistema RUNT los datos (dirección MAC y dirección IP) de los equipos donde se presentará las pruebas teóricas y de los equipos desde donde se procesa la información generada en las pruebas prácticas.
- i) Contar con una plataforma tecnológica que permita realizar las funciones descritas en el Anexo 60 el cual hace parte integral de la presente resolución.
- j) Comunicar al Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada en el registro para el funcionamiento del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.
- k) Mantener vigentes las autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes para ese fin.
- l) Hacer adecuado uso del registro y cargue de información del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada una de las sedes registradas ante el Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para la prestación del servicio de realización del examen teórico y práctico.
- m) Proporcionar la información requerida por el Ministerio de Transporte y las autoridades de inspección, vigilancia y control.
- n) Mantener vigente los seguros de que trata el numeral 3 del artículo 3.7.1.2. del presente capítulo.
- o) Informar al aspirante sobre las condiciones y características del examen teórico y práctico para cada categoría. Para ello, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) puede disponer de diversos recursos, como, por ejemplo: folletos, manuales, videos, aplicaciones móviles, entre otros.
- p) Contar con el personal para la realización de las pruebas prácticas, de acuerdo con lo dispuesto en el presente capítulo.
- q) Realizar mantenimientos preventivos y correctivos de su plataforma tecnológica y sistema de respaldo eléctrico, con sus respectivos dispositivos electrónicos bajo las buenas prácticas en Seguridad de la Información. Para ello, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debe establecer y seguir un protocolo de verificación de medición y mantenimiento.
- r) Mantener los vehículos registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT, con las adaptaciones y condiciones de seguridad requeridas.
- s) Permitir las actividades y adoptar las condiciones que se establezca por la Superintendencia de Transporte, en su labor de control y vigilancia, incluidas las del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov).
- t) Las demás obligaciones que por normas les sean atribuidas.

Artículo 3.7.1.6. Modificaciones al Registro. Para la modificación del registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), se deberá seguir con el procedimiento contenido en el numeral 4 del Anexo 60 el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 3.7.1.7. Tarifa del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de las modificaciones al registro. Para los casos en donde se requieran modificaciones al registro, se cancelará la tarifa correspondiente a la "Modificación de datos de habilitación de persona natural o jurídica, pública o privada que presta servicios al sector público" determinada en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.7.1.8. Vigencia del registro. El registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) se otorgará por un período de vigencia comprendido entre 10 años y 20 años, el cual será definido en el contrato o convenio suscrito con el Ministerio de Transporte, y siempre que se mantengan los requisitos y condiciones señalados en el presente capítulo.

La Superintendencia de Transporte ejercerá sus funciones de vigilancia, inspección y control, y podrá implementar planes de mejoramiento o imponer sanciones, las cuales serán aplicables al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en caso de incumplimiento de sus obligaciones o de la comisión de prohibiciones, conforme a lo establecido en el presente capítulo.

Parágrafo. Con el fin de garantizar la continuidad del servicio en la entidad territorial correspondiente, si se detecta que un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) no está operando conforme a las condiciones que dieron origen a su registro o ha cesado en su actividad, el Ministerio de Transporte podrá instar el registro de nuevos CALE a cargo de otra Institución de Educación Superior de naturaleza pública, autoridad pública o entidad privada que cumpla con los requisitos técnicos establecidos en el presente capítulo, de acuerdo con lo dispuesto en el literal c) del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019 y el artículo 7° de la Ley 2251 de 2022.

SECCIÓN 2

RANGO DE PRECIOS Y CONDICIONES DE FACTURACIÓN Y RECAUDO PARA LA REALIZACIÓN DE LOS EXÁMENES TEÓRICO Y PRÁCTICO

Artículo 3.7.2.1. Rango de precios. Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) ofrecerán sus servicios a los usuarios, fijando el precio de los mismos dentro del siguiente rango de tarifas, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB) vigentes, así:

1. Precio examen teórico:

Examen Teórico	Valores expresados en Unidades de Valor Básico UVB
Categorías A1-A2, B1-C1, B2-C2, B3-C3	9.40

2. Rango de precios examen práctico:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB)								
Categorías	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3
Inferior	36.8	36.8	43.5	47.9	66.12	43.5	47.9	66.12
Superior	42.0	42.0	50.4	55.4	77.6	50.4	55.4	77.6

Parágrafo 1°. A los rangos de precios aquí definidos se les adicionarán los valores correspondientes al Fondo Nacional de Seguridad Vial ordenados por el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015; los valores tributarios aplicables al servicio; los de transacción financiera por pagos en línea; los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y los correspondientes al Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) que la Superintendencia de Transporte fije para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).

Parágrafo 2°. Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), que cobren a los usuarios valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, o a cualquier título comisiones o reconocimientos de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

Lo propio ocurrirá cuando aun respetando el rango tarifario, se cobren valores al usuario diferentes de los consignados en los registros que para el efecto se disponen en el siguiente artículo.

Parágrafo 3°. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.7.2.2. Registro de los valores de precios al usuario. Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberán remitir los valores a la Superintendencia de Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados, así como los valores de terceros a cobrar.

Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), deberán igualmente presentar ante la misma entidad y en los tiempos que ésta determine, copia de sus Estados Financieros con las formalidades que la ley establece.

Parágrafo. Los precios al usuario registrados y publicados de conformidad con el presente artículo sólo podrán ser modificados en la medida que se mantengan dentro de los rangos de tarifas establecidos en el artículo 3.7.2.1 de la presente resolución y una vez transcurridos tres (3) meses desde su último registro o actualización.

Artículo 3.7.2.3. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), una vez realizado el registro de que trata el artículo 3.7.2.2., deberán publicar los precios al usuario y los valores de terceros en un lugar visible al público desde el interior y el exterior del establecimiento, con una antelación no menor a cinco (5) días de su entrada en vigencia, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

Lo anterior sin perjuicio de las normas establecidas por las autoridades ambientales respecto de la contaminación visual, aplicables a cada sede autorizada.

Artículo 3.7.2.4. Condiciones de facturación y recaudo. Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberán expedir la factura por la prestación del servicio a los usuarios al momento de solicitar la prestación de este. Esta factura discriminará de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los valores correspondientes a la Superintendencia de Transporte por el Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa establecida en el presente capítulo.

En todo caso, debe garantizarse la dispersión automática de los recursos a cada una de las entidades en las cuentas que para tal efecto estas determinen.

SECCIÓN 3

EXÁMENES TEÓRICO Y PRÁCTICO DE CONDUCCIÓN

Artículo 3.7.3.1. Destinatarios de los exámenes teórico y práctico de conducción.

Los exámenes teórico y práctico de conducción deben ser presentado por:

- a) Las personas que aspiran a obtener la licencia de conducción de vehículos automotores de servicio particular y servicio público.
- b) Las personas titulares de licencias de conducción que cuenten con los requisitos y requieran recategorizar su licencia.

Artículo 3.7.3.2. Condiciones previas para la presentación del examen teórico y práctico de conducción. Previo a presentar los exámenes teórico y práctico de conducción,

el aspirante deberá adelantar ante el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) el siguiente proceso:

- a) Presentación del documento de identidad.
- b) El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá validar la identidad del aspirante a través de los sistemas establecidos para tal fin.
- c) Que el aspirante tenga registrado y vigente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Sistema de Control y Vigilancia (Sicov), el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores, en la categoría de licencia de conducción para la que presentará el examen teórico y práctico.
- d) Que el aspirante tenga registrado y vigente, en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Sistema de Control y Vigilancia (Sicov), el certificado de capacitación en conducción expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, en la categoría de licencia de conducción para la que presentará el examen teórico y práctico.
- e) El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá validar el pago correspondiente de la tarifa del examen teórico y práctico, en los términos establecidos en la Sección 2 del presente capítulo y los valores correspondientes al Fondo Nacional de Seguridad Vial, los valores tributarios aplicables al servicio, los de transacción financiera por pagos en línea, los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y los correspondientes al Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) a los que se refiere el parágrafo del artículo 3.7.2.1. de la presente resolución.

Parágrafo. Con el objeto de facilitar el trámite al usuario, la Superintendencia de Transporte deberá realizar las acciones necesarias para garantizar la interoperabilidad entre los Sistemas de Control y Vigilancia (Sicov) y el Registro Único Nacional Tránsito (RUNT).

Parágrafo transitorio. Hasta tanto no se cuente con el método de validación de identidad en el sistema definido para tal fin, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberán adoptar las condiciones de seguridad que le permitan verificar la identidad de las personas que deben presentar los exámenes teórico y práctico de conducción.

Artículo 3.7.3.3. Jurisdicción para la presentación del examen teórico y práctico. Para tramitar la licencia de conducción por primera vez o su recategorización ante un Organismo de Tránsito, solamente se podrá obtener el certificado de aprobación del examen teórico y práctico expedido por un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) que se encuentre debidamente registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y tenga sede en el departamento donde se realice el trámite o en los departamentos geográficamente contiguos.

El Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia (Sicov) deberá validar automáticamente que el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) tenga sede en el mismo departamento o en los departamentos geográficamente contiguos al organismo de tránsito en el que se adelanta el trámite de otorgamiento de la licencia de conducción por primera vez y su recategorización.

Parágrafo. Para garantizar el acceso a los servicios de tránsito a los aspirantes en conducción, el Ministerio de Transporte, previa justificación, podrá autorizar al Sistema RUNT realizar los ajustes necesarios y pertinentes, frente a los eventos en los cuales se puede realizar los exámenes teórico y práctico de conducción en una jurisdicción diferente a la inicialmente autorizada.

Artículo 3.7.3.4. Orden para la realización de las pruebas. Las pruebas del examen teórico y práctico se deben presentar en el siguiente orden, siendo la aprobación de cada una el prerequisite de la siguiente:

- i. Prueba teórica;
- ii. Prueba de destreza individual; y
- iii. Prueba de maniobras en vía pública.

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá verificar que se cumpla con el prerequisite correspondiente.

Artículo 3.7.3.5. Procesos y metodología de evaluación. Adóptese el Anexo 60: “Procesos y metodología de evaluación para la realización del examen teórico y práctico, y aspectos asociados al registro y modificaciones del registro del CALE ante el sistema RUNT” que hace parte integral de la presente resolución, el cual contiene:

1. Procesos y Metodología de Evaluación para la realización del examen teórico.
2. Procesos y Metodología de Evaluación para la realización del examen práctico.
- 1 Plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), funcionalidades y dispositivos tecnológicos de la plataforma tecnológica, para la automatización de la evaluación del examen práctico de destreza individual.**
- 2 Aspectos asociados al registro y modificaciones del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) ante el Sistema Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).**

Artículo 3.7.3.6. Satisfacción del usuario de los procesos de calidad en la evaluación. Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberán realizar encuestas de

satisfacción dirigidas a los usuarios, siguiendo la metodología definida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Los resultados de estas encuestas serán publicados por la ANSV en el primer trimestre de cada año, con el fin de reconocer públicamente a los centros destacados.

SUBSECCIÓN 1

EXAMEN TEÓRICO

Artículo 3.7.3.1.1. Objeto del examen teórico. El examen teórico tiene por objeto evaluar que el aspirante posee los conocimientos y actitudes para la conducción de vehículos y el comportamiento seguro en las vías, así como evaluar la formación obtenida en los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).

Artículo 3.7.3.1.2. Manual de referencia. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) expedirá el documento denominado “Manual de referencia para la conducción de vehículos: conceptos básicos para obtener la licencia de conducción”, el cual será publicado en la página web de dicha entidad. Dicho documento es una guía básica de estudio para los aspirantes a obtener o recategorizar la licencia de conducción en Colombia, y un referente para el desarrollo de las sesiones de clase que orienta el instructor en la fase de formación en los Centros de Enseñanza Automovilística.

El documento denominado “Manual de Referencia para la conducción de vehículos: conceptos básicos para obtener la licencia de conducción” deberá ser actualizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) cuando los cambios normativos y/o tecnológicos, entre otros, impliquen una modificación en los contenidos de formación o en la prueba teórica.

Artículo 3.7.3.1.3. Desarrollo del examen teórico. Cumplidas las condiciones previas establecidas en artículo 3.7.3.2. del presente capítulo, en las instalaciones del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) para la presentación del examen teórico se adelantará el procedimiento establecido en el Anexo 60 de la presente resolución.

Los equipos en los que se realice el examen no pueden tener o contar o instalar aplicaciones diferentes a las estrictamente necesarias para la presentación del examen, ni contener accesos, puertos o conexiones accesibles para el aspirante. De modo que impidan la instalación de aplicaciones o realizar acciones que comprometan el examen.

El examen teórico comprende una (1) única prueba, denominada prueba teórica, la cual consistirá en resolver un total de cuarenta (40) preguntas de selección múltiple contenidas en el banco de preguntas alojado en la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), la cual de manera aleatoria seleccionará las preguntas de forma tal que el orden de las mismas sea único para cada aspirante ubicado en la misma sala, conformando un examen completo de la siguiente manera:

- a) La prueba estará conformada por cuarenta (40) preguntas, de las cuales doce (12) son de actitudes y veintiocho (28) son de los núcleos temáticos del proceso de formación.
- b) Los núcleos temáticos del proceso de formación y el número de preguntas asociados a los mismos son los siguientes:
 - i. Movilidad segura y sostenible, con diez (10) preguntas.
 - ii. Normas de tránsito, con seis (6) preguntas.
 - iii. Señalización vial e infraestructura vial, con seis (6) preguntas.
 - iv. El vehículo, con seis (6) preguntas.

Parágrafo. Cuando las condiciones técnicas lo permitan y previa solicitud presentada al Ministerio de Transporte por parte de las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, la autoridad pública o la entidad privada correspondiente, el examen teórico podrá realizarse de manera virtual. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá garantizar la autenticidad y seguridad del proceso, incluyendo la verificación de la identidad del aspirante, la integridad del examen y el monitoreo adecuado durante su realización. El aspirante deberá disponer de los equipos y conexión a internet necesarios para la realización del examen en modalidad virtual, conforme a las especificaciones previas establecidas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3.7.3.1.4. Evaluación del examen teórico. La plataforma tecnológica que proporcione la Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública, la autoridad pública o la entidad privada, calculará los puntajes obtenidos por el aspirante y generará los resultados finales. El CALE comunicará al aspirante el resultado, el cual se generará en estado de **APROBADO** o **NO APROBADO**. En caso de no ser aprobado, se entregará un reporte por núcleos temáticos, actitudes y el puntaje final obtenido.

El aspirante aprobará el examen teórico si obtiene un puntaje igual o superior al ochenta por ciento (80%) en las preguntas de conocimientos y un puntaje igual o superior al ochenta por ciento (80%) en las preguntas de actitudes.

Parágrafo 1º. A partir del momento en el cual se le comunique al aspirante que aprobó su examen teórico, el aspirante tendrá treinta (30) días calendario, contados a partir de dicha comunicación, para presentar la siguiente prueba. La prueba deberá ser agendada a través del enlace que se le proporcione en la misma comunicación en la que se entregue el resultado del examen teórico.

Si transcurridos los treinta (30) días calendario antes descritos, el aspirante no agenda para presentar la prueba práctica correspondiente, deberá iniciar el proceso nuevamente y

pagar los derechos respectivos. En este caso, el aspirante podrá realizar el trámite con el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro.

El CALE deberá asegurarse de que, al momento de la presentación del examen teórico, el aspirante este informado sobre el plazo con el que cuenta para presentar las pruebas de destreza individual y de maniobras en vía pública.

Parágrafo 2º. En caso de no aprobar el examen teórico, el aspirante podrá presentar nuevamente el examen ante el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro CALE, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.7.3.3, bajo las siguientes condiciones:

- El aspirante podrá repetir el examen por una única vez, sin costo en el mismo CALE donde lo presentó por primera vez, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha de la entrega del resultado.
- Si el aspirante repite el examen en otro CALE, deberá pagar nuevamente los derechos de presentación del examen.

Artículo 3.7.3.1.5. Actualización del banco de preguntas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) actualizará el banco de preguntas cuando los cambios normativos y/o tecnológicos, entre otros, impliquen una modificación en los contenidos de formación o en la prueba teórica.

SUBSECCIÓN 2 EXAMEN PRÁCTICO

Artículo 3.7.3.2.1. Pruebas del examen práctico. El examen práctico comprende dos (2) pruebas:

- Prueba de destreza individual.** Evalúa las habilidades del aspirante para maniobrar un vehículo automotor. Esta prueba se realiza en una pista cerrada al tránsito de vehículos. Las maniobras que hacen parte de esta prueba están establecidas en el Anexo 60 de la presente resolución.
- Prueba de maniobras en vía pública.** Evalúa las habilidades del aspirante para interactuar con otros actores de la vía al conducir el vehículo en vías públicas y la interacción con las características de las vías. Las maniobras por evaluar en esta prueba están establecidas en el Anexo 60 de la presente resolución.

Artículo 3.7.3.2.2. Perfil de la persona evaluadora. Para la realización del examen práctico, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) dispondrá de evaluadores, quienes tendrán la función de evaluar al aspirante durante el desarrollo del examen. El evaluador deberá acreditar como mínimo el siguiente perfil:

- Contar con certificado de instructor en conducción vigente emitido por el Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT, para la categoría en la que está siendo evaluado el aspirante.
- Constancia de participación de mínimo 20 horas en la inducción del evaluador para el examen práctico, expedido por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).
- Ser titular de la licencia de conducción por un periodo mínimo de cinco (5) años, para la categoría en la que está siendo evaluado el aspirante o superior.
- No haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por infringir las normas de tránsito durante el último año, condición que será validada contra el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (Simit) y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo. Se prohíbe que el evaluador sea un instructor que pertenezca o preste sus servicios en el mismo Centro de Enseñanza Automovilística (CEA) que haya impartido la instrucción en conducción al aspirante que se está evaluando. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) será responsable de garantizar el cumplimiento de la presente disposición.

Artículo 3.7.3.2.3. Vehículos. Los vehículos destinados para la realización de las pruebas del examen práctico deben ser dispuestos por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y cumplir con las características técnicas y adaptaciones de los vehículos a emplear en el examen práctico, establecidos en el numeral 2.2 del Anexo 60 el cual hacer parte integral de la presente resolución.

Parágrafo 1º. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá reportar el cambio de vehículo al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 2º. El vehículo podrá ser dispuesto voluntariamente por el aspirante con discapacidad, si cuenta con adaptaciones particulares en el mismo, según su condición, conforme a la normatividad vigente, deberá cumplir además con lo establecido en los numerales 2.2. del Anexo 60 el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 3.7.3.2.4. Evaluación del examen práctico de conducción. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) le comunicará el resultado de cada una de las pruebas del examen práctico al aspirante, el cual se generará en estado de **APROBADO** o **NO APROBADO**, entregando un reporte en el que señale los aspectos en que se presentaron fallas al conducir y el puntaje total obtenido.

El aspirante aprobará la prueba de destreza individual si obtiene un puntaje igual o superior a sesenta (60) puntos.

El aspirante aprobará la prueba de maniobras en vía pública con un puntaje igual o superior a sesenta (60) puntos. Cuando se realice la prueba por recategorización de la licencia de conducción, aprobará con un puntaje igual o superior a ochenta (80) puntos.

Parágrafo 1º. A partir del momento en el cual se comunique al aspirante que aprobó la prueba de destreza individual, el aspirante contará con treinta (30) días calendario, contados a partir de dicha comunicación para agendar el turno y presentar la prueba de maniobras en vía pública, la cual deberá realizarse ante el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).

Transcurridos los treinta (30) días sin que el aspirante agende dicha prueba, deberá iniciar el proceso nuevamente y pagar los derechos respectivos. En esta última situación, el aspirante podrá realizar el trámite con el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro.

Parágrafo 2º. En caso de no ser aprobada la prueba de destreza individual o la prueba de maniobras en vía pública, el aspirante podrá presentar nuevamente cualquiera de ellas ante el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro. Esto, no implicará la necesidad de repetir el examen teórico ni la prueba de destreza individual que ya hayan sido aprobadas por el aspirante.

Parágrafo 3º. Si el aspirante que no aprobó la prueba opta por repetir una de las pruebas, en el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) donde la presentó por primera vez, por una única vez, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha de la entrega del resultado, no deberá volver a pagar los derechos de presentación de esta. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá dar prelación en su programación para quienes deseen usar esta prerrogativa. En caso contrario, el aspirante deberá iniciar el proceso nuevamente y pagar los derechos respectivos. En esta última situación, el aspirante podrá realizar el trámite con el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro.

SECCIÓN 4

CERTIFICACIÓN Y REGISTRO DEL EXAMEN TEÓRICO Y PRÁCTICO EN EL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO (RUNT)

Artículo 3.7.4.1. Certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico. El certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico de conducción es un documento expedido por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debidamente registrado ante el RUNT. El documento contendrá como mínimo:

- Número de identificación del certificado de aprobación.
- Fecha de expedición.
- Nombre completo del aspirante.
- Documento de identidad del aspirante.
- Categoría de licencia de conducción para la que aprobó el examen.
- Nombre y NIT del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debidamente registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) que realiza la evaluación, municipio y departamento en el que se encuentra autorizada la prestación del servicio.
- Nombre del Centro de Enseñanza Automovilística que emitió previamente el certificado de capacitación en conducción.

El Certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico tendrá una vigencia máxima de seis (6) meses contados a partir de la fecha de su expedición.

Parágrafo. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) proporcionará y mantendrá en funcionamiento la plataforma necesaria para la realización de los exámenes, dicha plataforma será administrada remotamente por el Ministerio de Transporte y operada por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). El resultado aprobado del examen teórico y práctico se registrará de manera automática desde la plataforma al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) que a su vez asignará el número de identificación del certificado de aprobación, número que será único a nivel nacional y corresponderá a una asignación consecutiva conforme a la expedición de certificados de aprobación del examen teórico y práctico.

Parágrafo transitorio. Los Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debidamente registrado ante el Sistema RUNT, deberán expedir de manera transitoria, "*Certificado de aprobación del examen teórico de conducción*", hasta tanto se tenga la capacidad instalada para realizar el examen práctico de conducción, de conformidad con lo establecido en la CUARTA FASE del artículo 3.7.5.1. Dicho certificado cumplirá con las condiciones establecidas en el presente artículo.

Artículo 3.7.4.2. Registro del examen teórico y práctico de conducción. Una vez concluido los exámenes teórico y práctico de conducción, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) registrará el resultado obtenido por parte del aspirante en cada examen ante Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.7.4.3. Liquidación y el pago del valor de la tarifa Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) garantizará el pago de la tarifa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por el registro del resultado obtenido por parte del aspirante en cada examen, establecida en la Resolución 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

SECCIÓN 5
OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 3.7.5.1. Fases de entrada en operación de los CALE. Las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas deberán iniciar la prestación del servicio de evaluación teórica y práctica de conducción, teniendo en cuenta lo siguientes términos:

PRIMERA FASE. Durante el término de un (1) mes contados a partir de la entrada en vigencia del presente capítulo, las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, presentarán conforme al artículo 3.7.1.1 de la presente resolución, entre otros, la manifestación y el plan de implementación para constituir Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación (CALE). Así mismo, manifestarán en que entidades territoriales no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio.

Este plazo podrá prorrogarse por un (1) mes adicional en caso de que ninguna Institución de Educación Superior de naturaleza pública presente la solicitud.

Con el fin de orientar el proceso de operación de los CALE, las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública que se presenten en esta primera fase, podrán solicitar al Ministerio de Transporte acompañamiento respecto de las condiciones requeridas para la prestación del servicio.

SEGUNDA FASE. Durante el término de un (1) mes contados a partir de la presentación de la oferta, esta cartera ministerial analizará, rechazará o aceptará teniendo en cuenta el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.7.1.1 de la presente resolución, y suscribirá el convenio o contrato con las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública para la prestación del servicio de evaluación teórica y práctica de conducción. Para la suscripción del contrato, el Ministerio de Transporte podrá solicitar documentos e información adicional.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior de naturaleza Pública, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas para constituir Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación (CALE).

Para ello, el Ministerio de Transporte publicará el listado de las entidades territoriales donde no se cuenta con cobertura en su página web oficial, las autoridades públicas y entidades privadas podrán manifestar su interés de prestar el servicio durante el término de un (1) mes contados a partir de dicha publicación, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 3.7.1.1 de la presente resolución, para posteriormente durante el término de un (1) mes contados a partir de la presentación de la oferta, esta cartera ministerial analizará, rechazará o aceptará teniendo en cuenta el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.7.1.1 de la presente resolución, y suscribirá el convenio o contrato según corresponda. Para la suscripción del contrato, el Ministerio de Transporte podrá solicitar documentos e información adicional.

Con el fin de orientar el proceso de operación de los CALE, las autoridades públicas y entidades privadas que se presenten en esta segunda fase, podrán solicitar al Ministerio de Transporte acompañamiento respecto de las condiciones requeridas para la prestación del servicio.

TERCERA FASE. Durante el término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de ejecución del convenio o contrato, las Instituciones de Educación Superior de naturaleza Pública, autoridades públicas y entidades privadas, deberán realizar el proceso de registro de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en el Sistema RUNT y tener la capacidad instalada para practicar el examen teórico de conducción, conforme a lo establecido en el Anexo 60.

CUARTA FASE. Las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, las autoridades públicas y las entidades privadas deberán disponer de la capacidad instalada necesaria para la realización del examen práctico de conducción. En consecuencia, deberán acreditar que se encuentran en condiciones de llevar a cabo dicho examen, en un plazo máximo de veinte y cuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente capítulo.

Parágrafo 1º. Los plazos establecidos en el presente artículo podrán ser ampliados por el Ministerio de Transporte, previa justificación razonada por parte del interesado.

Parágrafo 2º. Las Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, las autoridades públicas y las entidades privadas que resulten autorizadas para la prestación del servicio, podrán contratar proveedores de servicios complementarios para la operación de los CALE, de conformidad con los regímenes de contratación aplicables.

Artículo 3.7.5.2. Exigibilidad de los exámenes teórico y práctico de conducción. Para la expedición de las licencias de conducción por primera vez y su recategorización, los organismos de tránsito deberán exigir a los aspirantes el certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico de conducción, teniendo en cuenta lo siguientes términos:

- a) El Ministerio de Transporte notificará a los organismos de tránsito y publicará en su página web oficial, la entrada en operación de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) registrados en el Sistema RUNT en el departamento o en los departamentos geográficamente contiguos donde se practique el examen teórico.

Un (1) mes después de la notificación realizada por el Ministerio de Transporte, el organismo de tránsito exigirá al aspirante “**el certificado de aprobación del examen teórico de conducción**” establecido en el parágrafo tránsito del artículo 3.7.4.1.

- b) El Ministerio de Transporte notificará a los organismos de tránsito y publicará en su página web oficial, la entrada en operación de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) registrados en el Sistema RUNT en el departamento o en los departamentos geográficamente contiguos donde se practique el examen teórico y práctico.

Un (1) mes después de la notificación realizada por el Ministerio de Transporte, el organismo de tránsito exigirá al aspirante “**el certificado de aprobación del examen teórico y práctico de conducción**”.

Artículo 3.7.5.3. Plataforma tecnológica. Las actividades de administración del Ministerio de Transporte con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) sobre la plataforma tecnológica que suministre las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas para la realización del examen teórico y práctico, serán como mínimo:

- a) Consultar, revisar, y procesar los datos de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) registrados.
- b) El ingreso, actualización y publicación de los parámetros de interoperabilidad y trazabilidad de la información con los diferentes actores.
- c) Consulta de los manuales guía para la evaluación de las pruebas de maniobras en la vía pública.
- d) El ingreso, la actualización y el almacenamiento del banco de preguntas, a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- e) El ingreso, actualización y publicación de los criterios de evaluación del examen teórico y práctico, a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- f) Consultar en la plataforma del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) el número único del certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico generado por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT); así como cualquier otra información relativa al examen teórico y práctico.

Parágrafo 1º. Con el fin de mantener actualizada la plataforma que administra el Ministerio de Transporte, esta podrá realizar solicitudes a las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, para el mejoramiento de la plataforma.

Parágrafo 2º. Las preguntas que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) registre en la plataforma con el objeto de aplicar la prueba teórica son de propiedad exclusiva de la ANSV, está prohibida totalmente su copia, compilación, reproducción y distribución.

Artículo 3.7.5.4. Publicidad de los resultados de los procesos de calidad en la formación. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) publicará en el primer trimestre de cada año siguiente a la exigibilidad del examen teórico y práctico de conducción, el promedio de calificación por Centros de Enseñanza Automovilística en los casos de expedición y recategorización de la licencia de conducción.

Artículo 3.7.5.5. Inspección y Vigilancia. La Superintendencia de Transporte incorporará las condiciones técnicas en el Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) para ejercer las funciones de control, inspección y vigilancia a los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), respecto a la verificación de las condiciones técnicas, operativas, jurídicas y administrativas establecidas en el presente capítulo y las demás que se requiera para su operación, en el marco de lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 3º de la Ley 769 de 2002 y el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Conforme a la implementación que realice la Superintendencia, los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberán atender las disposiciones establecidas en relación con el Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) que esta determine.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte a través del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) deberá verificar que los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) mantengan las condiciones para la prestación del servicio, como mínimo una vez al año o cuando la entidad lo considere pertinente.

Artículo 3.7.5.6. Evaluación de impacto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será responsable de evaluar durante un período de dos (2) años el impacto de la aplicación de los exámenes teórico y práctico de conducción a nivel nacional, con el fin de verificar el fortalecimiento de la idoneidad de los conductores y aspirantes, así como su incidencia en la reducción de siniestros viales.

La ANSV deberá informar los resultados de la evaluación y podrá emitir recomendaciones para mejorar la efectividad del modelo, las cuales deberán ser atendidas en marco de los convenios y/o contratos.”

Artículo 2º. Actualización del Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas, Públicas o Privadas que prestan Servicios al Sector Público (RNPNJ) y sus funcionalidades en el Sistema RUNT. Para adelantar los trámites que requieran una actualización en el Sistema RUNT; el operador del sistema de información deberá realizar previamente los ajustes necesarios en el Registro Nacional Único de Tránsito (RUNT).

Artículo 3. Vigencia. La presente resolución rige a partir del día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial*, sustituye el Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

La Asesora del Despacho de la Ministra de Transporte, encargada de las funciones del Despacho de la Ministra de Transporte,

Lina María Margarita Huari Matéus.

<p style="text-align: center;">ANEXO 60</p> <p style="text-align: center;">“PROCESOS Y METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DEL EXAMEN TEÓRICO Y PRÁCTICO, Y ASPECTOS ASOCIADOS AL REGISTRO Y MODIFICACIONES DEL REGISTRO DEL CALE ANTE EL SISTEMA RUNT”</p> <p>Para todo aquel que necesite presentar y aprobar los exámenes examen teórico y práctico de acuerdo con lo determinado en la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.</p> <p>1 Procesos y Metodología de Evaluación para la realización del examen teórico.</p> <p>1.1 Instalaciones requeridas, horario y capacidad instalada para la prueba teórica.</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá disponer de un predio propio o a título de arrendamiento o leasing que contenga las instalaciones físicas para realizar la prueba teórica.</p> <p>1.1.1 Las instalaciones deberán disponer como mínimo de lo siguiente:</p> <p>a) Una sala para la realización de la prueba teórica, dotada con ventilación e iluminación, según lo estipulado por la NTC 6519-1 de 2021 Iluminación. Requisitos y aplicaciones de iluminación. Parte 1: Espacios interiores, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, respecto a los niveles de iluminación que deben cumplir en áreas de trabajo interiores. La capacidad instalada de esta sala deberá ser como mínimo de dos (2) metros cuadrados por aspirante. Asimismo, deberá contar con un cubículo de trabajo por aspirante, dotado con equipo tecnológico, cámara y mobiliario (mesa y silla) para realizar la prueba teórica.</p> <p>b) Recepción y sala de espera.</p> <p>c) Servicios de aseo y sanitarios.</p> <p>Nota 1. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá contar con un plano específico de la sala para la presentación del examen teórico donde contemple lo establecido en el literal a) de este numeral y contar con un programa de espacios y áreas detalladas que deben surgir del análisis de las diferentes clases de Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), teniendo en cuenta el flujo de personas, la dinámica del trabajo y las cargas horarias asegurando el uso correcto de los espacios. Se debe especificar un cuadro de áreas mínimas que tenga en cuenta los literales anteriores y áreas de circulación internas y externas, archivo, zona administrativa, áreas para almacenamiento de artículos personales no permitidos dentro de la evaluación, entre otros basados en la norma NTC 4595.</p> <p>Nota 2. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá cumplir con la normatividad asociada a su actividad respecto a seguridad y salud en el trabajo, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1072 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>1.1.1 Horario</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación deberá registrarse para operar en alguno de los siguientes horarios o en ambos, pudiendo operar en cualquiera de las franjas horarias:</p> <p>Horario diurno: comprendido entre las 6:00 a.m. y las 6:00 p.m.</p> <p>Horario nocturno: comprendido entre las 6:00 p.m. y las 10:00 p.m.</p> <p>1.1.2 Capacidad instalada del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE para las pruebas del examen teórico.</p> <p>Número de pruebas teóricas, por cada noventa (90) minutos:</p> <p>Número de cubículos dotados con equipo, cámara y mobiliario (mesa y silla) de todas las salas,</p>	<p>según lo dispuesto en el literal a del numeral 1.1.1 de este Anexo.</p> <p>1.2 Prueba teórica para la obtención de la licencia de conducción o su recategorización.</p> <p>La prueba teórica estará conformada por cuarenta (40) preguntas así:</p> <p>Doce (12) preguntas actitudinales que permiten analizar la disposición del comportamiento del aspirante frente a las conductas deseables en la vía, a través de cuatro opciones de respuesta:</p> <p>a) Muy en desacuerdo, b) En desacuerdo, c) De acuerdo, y d) Muy de acuerdo.</p> <p>Veintiocho (28) preguntas de los cuatro núcleos temáticos del proceso de formación, así:</p> <p>i. Movilidad segura y sostenible, con diez (10) preguntas;</p> <p>ii. Normas de tránsito, con seis (6) preguntas;</p> <p>iii. Señalización e infraestructura, con seis (6) preguntas; y</p> <p>iv. El vehículo, con seis (6) preguntas.</p> <p>Las preguntas seleccionadas y presentadas de forma aleatoria por la plataforma tecnológica que suministre las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, dependerán de la categoría de licencia de conducción a la que el aspirante se presente para ser evaluado.</p> <p>Nota 1. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE podrá desarrollar pruebas teóricas cada noventa (90) minutos, por sala. Este tiempo incluye, entre otros aspectos, el tiempo de alistamiento del espacio, entrada a la sala, validación de la identidad del aspirante y el tiempo para resolver la prueba. El proceso inicia con la validación inicial de la identidad del aspirante. El aspirante deberá resolver la prueba en un tiempo máximo de setenta (70) minutos.</p> <p>Nota 2. Durante la presentación de la prueba teórica, en la sala para tal fin solo podrán estar los aspirantes y el administrador de aula. Solo podrá ingresar personal del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en caso fortuito o fuerza mayor.</p> <p>1.3 Criterios de evaluación del examen teórico</p> <p>Para aprobar satisfactoriamente, el aspirante deberá tener como mínimo un 80% de aciertos para el grupo I (preguntas de los núcleos temáticos) y un 80% de aciertos para el grupo II (preguntas actitudinales). La calificación de los porcentajes de aprobación de cada grupo de preguntas es independiente.</p> <p>1.4 Procedimiento para la realización del examen teórico.</p> <p>El procedimiento de realización del examen teórico se describe a continuación.</p> <p>1.4.1 Requisitos para iniciar el proceso del examen teórico</p> <p>Para la presentación del examen teórico, el aspirante debe:</p> <p>a) Presentar el documento de identidad original o comprobante de documento en trámite.</p> <p>b) Estar inscrito en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPJ) del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).</p> <p>c) Tener vigentes y registrados en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Sistema de Control y Vigilancia - SICOV el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores debidamente registrado, así como el certificado de capacitación en conducción expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística debidamente registrado.</p> <p>b) Si la falla se puede solucionar en 10 minutos o menos, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE permitirá continuar con la prueba, reponiendo el tiempo perdido.</p> <p>1.4.5 Desarrollo de la prueba teórica</p> <p>Una vez validada la identidad del aspirante a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV, éste sólo podrá ingresar al área de presentación de la prueba teórica con su documento de identificación. Estando dentro de la sala del examen teórico ingresará a un cubículo de trabajo, separado físicamente de los demás aspirantes, donde el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) le activará el módulo del sistema correspondiente para la realización de la prueba.</p> <p>La Plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) desplegará un resumen con los datos del aspirante y la categoría de licencia de conducción para la cual será evaluado, información que deberá ser verificada por el aspirante antes de iniciar la prueba.</p> <p>Al finalizar el diligenciamiento de la última pregunta, el aspirante validará su identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).</p> <p>Culminada la prueba por parte del aspirante, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) le comunicará el resultado obtenido en la misma (aprobado o no aprobado). En el caso de no aprobación, se le enviará un reporte de los núcleos temáticos reprobados y el puntaje final. En el caso de aprobación podrá presentar la prueba de destreza individual.</p> <p>2 Procesos y Metodología de Evaluación para la realización del examen práctico.</p> <p>2.1 Instalaciones requeridas, horario y capacidad instalada para la prueba de destreza individual y la prueba de maniobras en vía pública</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá disponer de un predio propio o a título de arrendamiento o leasing que contenga las instalaciones físicas para realizar la prueba de destreza individual.</p> <p>2.1.1 Las instalaciones deberán disponer como mínimo de lo siguiente:</p> <p>a) Una zona destinada para la realización de la prueba de destreza individual, que permita albergar las áreas requeridas para evaluar las maniobras, descritas en el numeral 2.3.1.1 de este Anexo para cada una de las categorías de licencia, según la Clase de Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).</p> <p>b) Una zona donde se concentre la infraestructura necesaria para supervisar las pruebas prácticas, procesar, organizar, asegurar y conservar los datos para controlar el flujo de información de los exámenes prácticos.</p> <p>c) Recepción y sala de espera.</p> <p>d) Servicios de aseo y sanitarios.</p> <p>e) Iluminación en la zona de realización de la prueba de destreza individual, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE vigente en lo relacionado con instalaciones básicas.</p> <p>f) Una zona exclusiva destinada al parqueo de los vehículos que fueron registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y vehículos particulares de las personas en condición de discapacidad, para presentar el examen práctico.</p> <p>Nota 1. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), según la clase en la que se registre, deberá garantizar que al momento de la realización de la prueba de destreza individual no exista interacción entre los aspirantes a la obtención de la licencia de conducción para las categorías A1 y A2 con las categorías B1-C1, B2-C2 y B3-C3.</p> <p>Nota 2. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE deberá cumplir con la normatividad asociada a su actividad respecto a seguridad y salud en el trabajo, según el Decreto 1072 de</p>
<p>1.4.2 Agendamiento</p> <p>El aspirante deberá solicitar al respectivo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) la asignación de turno para la presentación del examen teórico, a través de la página web dispuesta por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).</p> <p>Al momento de solicitar el primer turno, el aspirante deberá escoger la categoría de licencia de conducción para la que desea ser evaluado y brindar la información de su tipo de documento de identidad, número de documento de identidad, nombres y apellidos, fecha de nacimiento, sexo y grado de escolaridad. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) le asignará la fecha, hora y lugar para la presentación de cada prueba.</p> <p>En caso de no ser aprobada la prueba teórica el aspirante podrá presentarla nuevamente, para lo cual deberá solicitar la asignación del turno, de conformidad con lo dispuesto en la presente resolución.</p> <p>1.4.3 Validación de la identidad</p> <p>Previo a la presentación del examen teórico, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) realizará la validación de la identidad del aspirante de la siguiente manera:</p> <p>a) Presentación del documento de identidad original o comprobante de documento en trámite.</p> <p>b) Validación de la identidad a través del Sistema Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y del Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia (SICOV).</p> <p>c) Toma de fotografía del aspirante en alta definición.</p> <p>d) Toma de la firma digitalizada mediante dispositivos digitalizadores de firmas (en adelante firma digitalizada).</p> <p>e) De presentarse alguna inconsistencia en la validación de la identidad, estará a cargo del aspirante realizar los ajustes o trámites necesarios para solucionar la novedad, y deberá agendar nuevamente el turno.</p> <p>1.4.4 Suspensión del examen teórico</p> <p>Si se suspende la prueba teórica por motivos atribuibles al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o por un caso fortuito o fuerza mayor, deberá iniciarse el procedimiento desde el agendamiento, con excepción del pago.</p> <p>Si el aspirante no se presenta a la prueba teórica, este podrá, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que estaba prevista la prueba, solicitar nuevamente un turno y realizar la prueba, sin que por ella deba volver a pagar los derechos de la presentación del examen teórico; de presentarse una vez más esta situación, el aspirante deberá solicitar un nuevo turno y realizar el respectivo pago. En esta última situación, el aspirante podrá realizar el trámite con el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro CALE.</p> <p>Si se suspende la prueba teórica por motivos atribuibles al aspirante, éste podrá, solicitar nuevamente un turno y realizar la prueba, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que se suspendió, sin que por ella deba volver a pagar los derechos de presentación de la misma; de presentarse una vez más esta situación, el aspirante deberá solicitar un nuevo turno y realizar el respectivo pago.</p> <p>Nota 1. Durante la presentación de la prueba teórica, en caso de presentarse alguna falla por motivos atribuibles al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o por un caso fortuito o fuerza mayor, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:</p> <p>a) Si la falla no se puede solucionar al instante, deberá iniciarse el procedimiento desde el agendamiento, con excepción del pago. El aspirante tendrá treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de cancelación de la prueba para solicitar el turno y presentar la prueba.</p>	<p>b) Si la falla se puede solucionar en 10 minutos o menos, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE permitirá continuar con la prueba, reponiendo el tiempo perdido.</p> <p>1.4.5 Desarrollo de la prueba teórica</p> <p>Una vez validada la identidad del aspirante a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV, éste sólo podrá ingresar al área de presentación de la prueba teórica con su documento de identificación. Estando dentro de la sala del examen teórico ingresará a un cubículo de trabajo, separado físicamente de los demás aspirantes, donde el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) le activará el módulo del sistema correspondiente para la realización de la prueba.</p> <p>La Plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) desplegará un resumen con los datos del aspirante y la categoría de licencia de conducción para la cual será evaluado, información que deberá ser verificada por el aspirante antes de iniciar la prueba.</p> <p>Al finalizar el diligenciamiento de la última pregunta, el aspirante validará su identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).</p> <p>Culminada la prueba por parte del aspirante, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) le comunicará el resultado obtenido en la misma (aprobado o no aprobado). En el caso de no aprobación, se le enviará un reporte de los núcleos temáticos reprobados y el puntaje final. En el caso de aprobación podrá presentar la prueba de destreza individual.</p> <p>2 Procesos y Metodología de Evaluación para la realización del examen práctico.</p> <p>2.1 Instalaciones requeridas, horario y capacidad instalada para la prueba de destreza individual y la prueba de maniobras en vía pública</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá disponer de un predio propio o a título de arrendamiento o leasing que contenga las instalaciones físicas para realizar la prueba de destreza individual.</p> <p>2.1.1 Las instalaciones deberán disponer como mínimo de lo siguiente:</p> <p>a) Una zona destinada para la realización de la prueba de destreza individual, que permita albergar las áreas requeridas para evaluar las maniobras, descritas en el numeral 2.3.1.1 de este Anexo para cada una de las categorías de licencia, según la Clase de Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).</p> <p>b) Una zona donde se concentre la infraestructura necesaria para supervisar las pruebas prácticas, procesar, organizar, asegurar y conservar los datos para controlar el flujo de información de los exámenes prácticos.</p> <p>c) Recepción y sala de espera.</p> <p>d) Servicios de aseo y sanitarios.</p> <p>e) Iluminación en la zona de realización de la prueba de destreza individual, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE vigente en lo relacionado con instalaciones básicas.</p> <p>f) Una zona exclusiva destinada al parqueo de los vehículos que fueron registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y vehículos particulares de las personas en condición de discapacidad, para presentar el examen práctico.</p> <p>Nota 1. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), según la clase en la que se registre, deberá garantizar que al momento de la realización de la prueba de destreza individual no exista interacción entre los aspirantes a la obtención de la licencia de conducción para las categorías A1 y A2 con las categorías B1-C1, B2-C2 y B3-C3.</p> <p>Nota 2. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE deberá cumplir con la normatividad asociada a su actividad respecto a seguridad y salud en el trabajo, según el Decreto 1072 de</p>

2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Nota 3. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE deberá contar con un programa de espacios y áreas detallados que deben surgir del análisis de las diferentes clases de Centros de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, teniendo en cuenta el flujo de personas, la dinámica del trabajo y las cargas horarias asegurando el uso correcto de los espacios. Es necesario el especificar un cuadro de áreas mínimas que tenga en cuenta, además de lo especificado en los numerales anteriores, lo siguiente: áreas de circulación internas y externas, archivo, zonas administrativas y áreas para almacenamiento de artículos personales no permitidos dentro de la evaluación, entre otros basados en la norma NTC 4595.

2.1.1 Horario

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación deberá registrarse para operar en alguno de los siguientes horarios o en ambos, pudiendo operar en cualquiera de las franjas horarias en él comprendidas:

Horario diurno: comprendido entre las 6:00 a.m. y las 6:00 p.m.

Horario nocturno: comprendido entre las 6:00 p.m. y las 10:00 p.m.

En el horario nocturno únicamente se podrá realizar la prueba de destreza individual. La prueba de maniobras en vía pública solo se puede llevar a cabo en el horario diurno.

2.1.2 2.1.3 Capacidad instalada del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE para las pruebas prácticas

2.1.2.1 2.1.3.1 Capacidad instalada de la prueba de destreza individual y de maniobras en vía pública para las Clases I y II de Centros de Apoyo Logístico de Evaluación:

- a) Número de pruebas de destreza individual según la categoría de licencia:
Tiempo de operación del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE / cadencia de la prueba de destreza individual
- b) Número de pruebas de maniobras en vía pública, por vehículo:
Tiempo de operación del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE / cadencia mínima de la prueba de maniobras en vía pública, teniendo en cuenta el horario de servicio.

2.1.2.2 2.1.3.2 Capacidad instalada de la prueba de destreza individual y de maniobras en vía pública para la Clase III de Centros de Apoyo Logístico de Evaluación.

Para la Clase III de Centros de Apoyo Logístico de Evaluación, además de lo contemplado en el numeral 2.1.2.1, la capacidad se definirá para las categorías B3 y C3, así:

La capacidad instalada por día:

Para el horario diurno (de 6:00 a.m. - 6:00 p.m.): máximo diez (10) pruebas entre pruebas de destreza individual y pruebas de maniobras en vía pública.

Para el horario nocturno (6:00 p.m.- 10:00 p.m.): máximo tres (3) pruebas de destreza individual.

2.2 Características técnicas y adaptaciones de los vehículos a emplear en el examen práctico

De conformidad con la clase del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) se debe realizar el examen práctico con el vehículo de la clase correspondiente a la categoría de licencia del aspirante en conducción.

Los vehículos destinados para la realización de la prueba de destreza individual y la prueba de

maniobras en vía pública deben estar registrados en el servicio particular o servicio oficial, según corresponda y cumplir con los requisitos mínimos que se relacionan a continuación:

2.2.1 Distintivo de los vehículos

Los vehículos destinados para la realización de la prueba de destreza individual y la prueba de maniobras en vía pública deberán tener las siguientes características externas:

- a) Pintados en su totalidad de color blanco.
- b) En la parte anterior y posterior llevarán la palabra "PRUEBA"; en letras de color verde Pantone 3425, cortadas en material retrorreflectivo tipo 1 de acuerdo con lo indicado en la norma técnica colombiana (NTC 4739-2020, láminas retrorreflectivas para control de tránsito o aquella que la modifique o la sustituya) con dimensiones mínimas de ocho (8) centímetros de alto, por cuatro (4) centímetros de ancho, el corte debe ser realizado por sistema electrónico o por troquel y la fuente de letra a utilizar, será la Arial Black.
- c) En las puertas delanteras llevará el logotipo o razón social del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE y el número telefónico visible de la Superintendencia de Transporte, impreso sobre material retrorreflectivo de 100 candelas confortable.
- d) En los vehículos de las categorías de licencias de conducción A1 y A2 la palabra PRUEBA debe colocarse en lugar visible en el chaleco reflectivo que suministre el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE (ver numeral 2.2.5. Equipo de protección para los aspirantes y el vehículo), para el aspirante, en la prueba de maniobras en vía pública y cada letra con dimensiones de cuatro (4) centímetros de alto por dos (2) centímetros de ancho en pintura reflectiva de color verde Pantone 3425 de acuerdo con lo indicado en la norma NTC 4739-2020 o aquella que la modifique o sustituya; así mismo, estos vehículos deberán llevar un banderín de 1,5 metros de altura para su identificación, de color verde Pantone 3425, ubicado en la parte trasera de la motocicleta.

En el caso de aspirante con discapacidad el vehículo deberá adicionalmente portar el símbolo gráfico de accesibilidad de conformidad con lo dispuesto en la Norma Técnica NTC 4139-2012 o aquella que la modifique o sustituya.

2.2.2 Documentación de los vehículos

Los vehículos en los que se realice el examen práctico deberán contar con la siguiente documentación vigente: licencia de tránsito, certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y de adaptaciones, y Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

2.2.3 Modelo de los vehículos

Los modelos de los vehículos destinados a la realización de las pruebas del examen práctico serán los siguientes:

Tabla 1. Modelos de los vehículos, según categoría de licencia de conducción

Categoría de licencia de conducción	Modelo del(os) vehículo(s)
A1 A2	No superior a cinco (5) años de antigüedad, contados a partir de la fecha de su matrícula, cumplido este tiempo deberán ser renovados.
B1 y C1	No superior a doce (12) años de antigüedad, contados a partir de la fecha de su matrícula, cumplido este tiempo deberán ser renovados.
B2, C2, B3 y C3	No superior a veinte (20) años de antigüedad, contados a partir de la fecha de su matrícula, cumplido este tiempo deberán ser renovados.

Adicionalmente, los vehículos deberán contar con el estándar OBD II y las normas ISO 9141,

11898 y 14230, o superior, en su versión más reciente y estable que garantice la seguridad e integridad de los componentes y el vehículo.

2.2.4 Clase de vehículos

Para la realización de las pruebas del examen práctico, los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE solamente podrán usar en cada una de las categorías, los vehículos cuya homologación o clase de vehículo figure en la licencia de tránsito, según lo establecido en la Sección 1 del Capítulo 2 del Título 5 de la Resolución 2023040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique o sustituya.

Tabla 2. Descripción general de clases de vehículos, en función de la categoría de la licencia de conducción

Categoría de licencia de conducción	Clase de vehículo
A1	Motocicleta mínima de 124 c.c. de cilindrada
A2	Motocicleta, motociclo, motocarro y mototriciclos de más de 125 c.c. de cilindrada
B1 y C1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses.
B2 y C2	Camiones rígidos, busetas y buses.
B3 y C3	Vehículos articulados.

Los vehículos, según la categoría, deben cumplir como mínimo con las siguientes características, además de contar con un sistema de rastreo, que puede ser el GPS usado como dispositivo para captura de dominios, con el fin de realizar el rastreo en tiempo real del vehículo, especialmente, para la prueba de maniobras en vía pública:

2.2.4.1 Categoría A1

- a) Cilindrada: Entre 124 y 125 c.c.
- b) Potencia: Entre 8.41 y 12 caballos de fuerza.
- c) Tipo de transmisión: Mecánica.
- d) Sistema de frenado: Freno de disco en al menos una de las ruedas y sistema CBS.

2.2.4.2 Categoría A2

- a) Cilindrada: Mayor a 125 c.c.
- b) Potencia: Desde 16.5 Caballos de fuerza hasta 24.2. Caballos de fuerza.
- c) Tipo de transmisión: Mecánica.
- d) Sistema de frenado: Freno de disco en al menos una de las ruedas y sistema ABS

2.2.4.3 Categoría B1 y C1

- a) Tipología vehicular: Automóvil.
- b) Tipo de carrocería: Sedán u otra que supera los 0.5m³ de capacidad de su bodega.
- c) Cilindrada: mayor a 1389 c.c. y hasta 1600 c.c.
- d) Potencia: Desde 85 hasta 137 caballos de fuerza.
- e) Tipo de transmisión: Mecánica. En caso de tener el control de tracción se deberá desactivar.
- f) Sistema de frenado: Sistema ABS en todas las ruedas.

2.2.4.4 Categorías B2 y C2

- a) Tipología vehicular: Camión rígido.
- b) Tipo de carrocería: Estacas, furgón, estibas o volqueta.
- c) Potencia: Entre 280 y 345 caballos de fuerza.
- d) Peso bruto vehicular: Superior a 5 Toneladas de acuerdo a la homologación.

e) Tipo de transmisión: Mecánica.

2.2.4.5 Categorías B3 y C3

- a) Tipología vehicular: Vehículo articulado de 3 o más ejes.
- b) Tipo de carrocería: Unidad tractora y semirremolque.
- c) Potencia/cilindrada: Mínimo 335 Caballos de fuerza.
- d) Tipo de transmisión: Mecánica, que cuente con selector de velocidades y sobremarcha.

2.2.5 Adaptaciones de los vehículos

Los vehículos destinados para la realización de las pruebas del examen práctico deberán contar con las siguientes adaptaciones:

2.2.5.1 Categorías A1 y A2

Los vehículos deberán tener un Kit de defensa, de tipo tubular, anclada al chasis para protección de los miembros inferiores del aspirante en caso de accidente. Estas defensas deberán ser fabricadas en tubo calidad A-36, dobladas y electrosoldadas, con protectores en caucho vulcanizado y aseguradas al bastidor de la motocicleta.

2.2.5.2 Categorías B1 y C1

a) Los vehículos deberán tener doble pedal de freno y doble pedal de embrague. Un pedal de freno y uno de embrague serán para uso de la persona acompañante de la prueba de maniobras en vía pública, en caso de emergencia.

b) Doble juego de espejos retrovisores interiores.

2.2.5.3 Categorías B2 y C2 y B3-C3

a) Los vehículos deberán tener doble pedal de freno y doble pedal de embrague y doble mando de claxon. Un pedal de freno, uno de embrague y un mando de claxon será para uso de la persona acompañante de la prueba de maniobras en vía pública, en caso de emergencia.

b) Deberán contar con doble juego de espejos exteriores.

2.2.6 Equipo de protección para los aspirantes y el vehículo

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá suministrar a los aspirantes un equipo de protección adecuado para la presentación de la prueba de destreza individual y la prueba de maniobras en vía pública. Este equipo está conformado por una serie de elementos, tanto de uso para el aspirante como de equipamiento a bordo del vehículo, los cuales varían dependiendo de la categoría de la licencia de conducción a la que aplica el aspirante, según se describe a continuación. Estos equipos se aplican a todos los vehículos dispuestos para el examen práctico incluyendo el vehículo dispuesto por el aspirante con discapacidad.

2.2.6.1 Categorías A1-A2

Un (1) chaleco reflectivo para el aspirante que deberá portar para el caso de la prueba de maniobras en vía pública. El chaleco reflectivo deberá estar marcado con la palabra "PRUEBA" en la parte anterior y posterior del chaleco reflectivo, de conformidad a lo descrito en el numeral 2.2.1. de este Anexo para los vehículos de estas categorías.

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá suministrar a los aspirantes los siguientes elementos para poder presentar la prueba de destreza individual y de maniobras en vía pública, cumpliendo los protocolos de bioseguridad vigentes:

- a) Casco protector que cumpla con los requerimientos establecidos en el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de vehículos de categoría A1 y A2, según la Resolución 20233040005155 de 2023 del Ministerio de Transporte o la que la

- modifique, adicione o sustituya y que cuente con intercomunicador bidireccional que permita una eficaz comunicación oral entre el aspirante y el evaluador.
- Guantes para conducción de los vehículos de estas categorías.
 - Chaqueta reflectiva para conducir los vehículos de estas categorías, con protección al menos en espalda, hombros y codos.
 - Pantalón para conducir los vehículos de estas categorías, con protección al menos en rodillas.
 - Botas de cuero o material sintético, con refuerzos en las zonas de los tobillos, la pantorrilla y algunos puntos del pie.

Los aspirantes podrán llevar los elementos requeridos para la prueba, siempre y cuando cumplan con las características anteriores.

2.2.6.2 Categorías B1-C1, B2-C2 y B3-C3

Los vehículos deberán contar con los elementos de seguridad activa y pasiva, según lo estipulado en los artículos 7.7.1. al 7.7.9. de la Resolución 20223040045295 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

2.2.7 Alistamiento del vehículo para el inicio de las pruebas del examen práctico

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá hacer una verificación técnica y mecánica de los vehículos con los cuales se realizará diariamente las pruebas de destreza individual y de maniobras en vía pública. La información de la verificación deberá ser guardada por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y deberá ser informada al aspirante antes del inicio de cada prueba.

Diariamente, para los vehículos de todas las categorías de licencias se capturará y guardará información de: labrado de las llantas del vehículo; nivel de aceite; nivel del líquido refrigerante (cuando el sistema de refrigeración sea por líquido); estado del kit de arrastre (solo para categorías A1 y A2).

Al iniciar cada prueba, en presencia del aspirante, para los vehículos de todas las categorías de licencias se capturará y guardará información de: estado de luces y bocina del vehículo; espejos no quebrados; presión de las llantas del vehículo; nivel de combustible; estado del sistema de frenos; cierre del cinturón de seguridad del conductor (no aplica para categorías A1 y A2). Adicionalmente, el Centro de Control verificará, antes de iniciar cada prueba del examen práctico, el funcionamiento de todos los dispositivos tecnológicos del respectivo vehículo y pista, que serán usados para medir el desempeño del aspirante.

2.3 Pruebas del examen práctico para la obtención de la licencia de conducción o su recategorización

2.3.1 Prueba de destreza individual

La prueba de destreza individual evalúa las habilidades del aspirante para maniobrar el vehículo automotor de la categoría a la que aspira. Esta prueba se realiza en una pista cerrada al tránsito de vehículos para verificar que el aspirante tiene la idoneidad para operar el vehículo sin poner en riesgo la vida de los demás actores viales, por lo cual, solamente cuando el aspirante apruebe la prueba de destreza individual, podrá presentar la prueba de maniobras en vía pública.

Nota 1. Con el fin de evitar cualquier riesgo para los aspirantes a obtener licencias de conducción de categorías A1 y A2, su prueba de destreza individual debe realizarse si la pista se encuentra seca y sin láminas de ningún tipo de líquido sobre la superficie de rodadura. No obstante, en caso de lluvia al momento de presentar la prueba, para los casos de licencias de categoría A1 y A2, el aspirante y el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) podrán consensuar si se desea continuar con la prueba bajo el propio riesgo del aspirante sobre el resultado de la prueba, lo que deberá quedar de manera escrita.

En caso de que la pista se encuentre mojada posterior a la lluvia, la prueba de destreza individual debe realizarse, siempre y cuando el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)

asegure que la superficie de rodadura no mantenga láminas de agua con un espesor que promueva el hidropneumático o deslizamiento, o zonas con encharcamientos. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá contar con la infraestructura necesaria para evitar la acumulación de agua en la pista para el desarrollo de la prueba de destreza individual.

Nota 2. La prueba de destreza individual deberá finalizar a más tardar a las seis (6) p.m. Esta restricción no aplica si el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE cumple con lo estipulado en la NTC 6519-2 de 2021 Iluminación. Requisitos y aplicaciones de iluminación. Parte 2: Espacios exteriores, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, respecto a los niveles de iluminancia que deben cumplir para circulación en exteriores y áreas de trabajo, para poder operar en horario nocturno.

Nota 3. Durante la presentación de la prueba de destreza individual el aspirante solo podrá realizar cada una de las maniobras por una única vez. Adicionalmente, en la pista solo podrá estar el aspirante, durante el desarrollo de la prueba.

Nota 4. Si el aspirante no realiza la totalidad de las maniobras de la prueba en los tiempos que se presentan a continuación tendrá como resultado: **NO APROBADO**. Para A1 cuatro (4) minutos, para A2 cinco (5) minutos, para B1 y C1 quince (15) minutos, para B2 y C2 veinte (20) minutos, y para B3 y C3 cuarenta (40) minutos.

En el numeral 2.3.1.1 del presente Anexo, se describe la totalidad de las maniobras que componen la prueba de destreza individual, y en el numeral 2.3.1.2 del presente Anexo, se listan las maniobras específicas a evaluar para cada categoría de licencia de conducción.

Nota 5. La superficie de rodadura de las pistas para la prueba de destreza individual deberá ser pavimentada, lisa y que permita el buen tránsito para la realización de la prueba. El tipo de pavimento puede ser flexible (asfalto) o rígido (losas de concreto hidráulico), garantizando en cualquier caso un correcto drenaje de agua en casos de lluvia u otras situaciones similares.

Nota 6. Con el fin de salvaguardar la seguridad de los aspirantes al momento de presentar la prueba de destreza individual, se implementarán zonas de seguridad de 1 metro de ancho, tanto en los extremos de la pista, como en la zona de separación entre pistas de diferentes categorías de licencia de conducción a evaluarse. En estas zonas de seguridad se deberán utilizar elementos de contención (sistemas de contención semirrígidos, (barreras metálicas certificadas) o barreras plásticas enlazadas entre sí, que cumplan la función de contención requerida, en caso de emergencia.

Nota 7. Con el fin de evitar cualquier riesgo para los aspirantes a obtener licencias de conducción de categorías A1 y A2, su prueba de destreza individual debe realizarse con una pista sin láminas de ningún tipo de residuo sólido sobre la superficie de rodadura que afecten las condiciones de la prueba. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá contar con los protocolos necesarios para evitar la acumulación de residuos sólidos para el desarrollo de la prueba de destreza individual.

Nota 8. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) contará con una zona donde se le entregará el vehículo al aspirante. La zona de entrega para la prueba de destreza individual debe estar ubicada junto al punto de inicio de la primera maniobra de cada categoría.

Nota 9. Para las categorías de licencias B2, C2, B3 y C3, la prueba de destreza individual deberá ser realizada sin carga.

Nota 10. El evaluador del Centro de Apoyo Logístico a la Evaluación (CALE) le explicará al aspirante, el recorrido de la prueba de destreza individual.

Nota 11. La señalización horizontal y vertical general implementada para la prueba, debe cumplir con las especificaciones del Manual de Señalización Vial vigente.

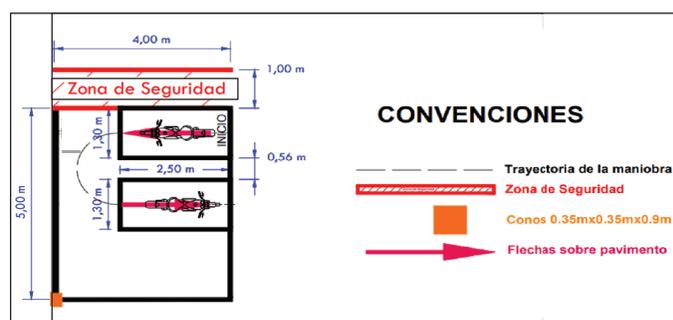
Nota 12. La configuración de las maniobras y su respectiva señalización debe permitir que el aspirante realice con claridad todo el recorrido de la prueba de destreza individual. Las zonas de inicio y final de cada maniobra deben estar debidamente señalizadas.

2.3.1.1 Descripción de las maniobras a evaluar en la Prueba de Destreza Individual

2.3.1.1.1 Categoría A1 y A2

Maniobra 0: Carreteo

Ilustración 1. Maniobra de carreteo para categorías A1 y A2



Descripción:

La prueba debe iniciar con la maniobra de carreteo.

Condiciones de inicio de maniobra (fuera de la zona de evaluación-no evaluable):

El aspirante recibe la motocicleta dentro del cajón de inicio de maniobra (área de 2,50 x 1,30 metros - ver ilustración 1), apagada, con el soporte lateral o central sobre el piso y con las luces apagadas. El aspirante hace el respectivo reconocimiento (inspección) del mismo (ver procedimiento), sin que esta acción sea evaluable.

Recorrido 1:

El aspirante se ubica en el cajón de inicio, se coloca y abrocha el casco (lo cual se mantiene en toda la prueba). Retira el soporte lateral o central de la motocicleta, la sostiene ubicándose al lado izquierdo de esta, coloca la transmisión en neutro con el motor apagado para carretearla, sin que ninguna parte de las llantas sobrepase el borde interno de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas del rectángulo de 4 x 5 metros-ver Ilustración 1) y hasta la zona delimitada (cajón de fin de maniobra de 2,50 x 1,30 metros adyacente al de inicio-ver ilustración 1) realizando los movimientos que considere necesarios. La moto no se debe caer en ninguna parte del recorrido, condición que se debe mantener en toda la prueba.

El aspirante detiene completamente la motocicleta en la zona delimitada (cajón de fin de maniobra de 2,50 x 1,30 metros adyacente al de inicio-ver ilustración 1) y coloca el soporte lateral o central sobre el piso.

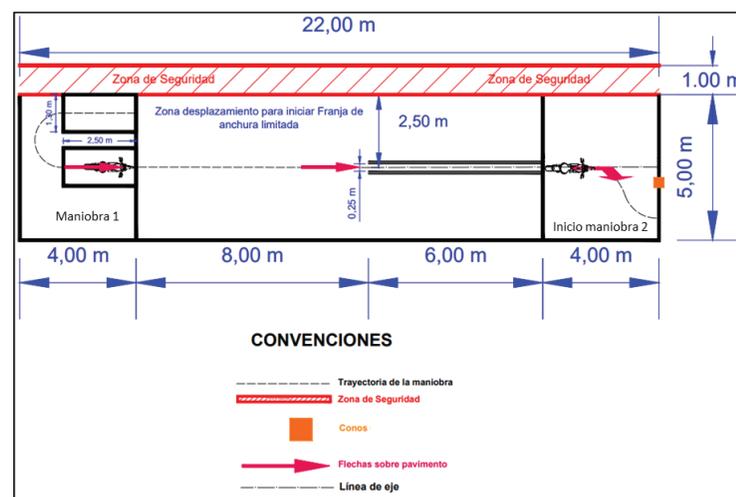
Al terminar la maniobra 0 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 1.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Largo: 4 metros.
- Ancho 5 metros.

Maniobra 1: Circular sobre una franja de anchura limitada

Ilustración 2. Maniobra de circulación sobre franja de anchura limitada para categorías A1 y A2



Descripción:

Recorrido 1:

El aspirante se sube a la motocicleta en el cajón de fin de maniobra demarcado de la ilustración 1, retira el soporte lateral o central, enciende el motor de la motocicleta e introduce la primera marcha para arrancar manteniéndola en todo el recorrido.

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 8,00 x 5,00 metros-ver ilustración 2) y lo transita sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido (inicio de franja de anchura limitada) y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 8,00 x 5,00 metros-ver ilustración 2).

Recorrido 2:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 6,00 x 5,00 metros-ver Ilustración 2). El aspirante continúa el recorrido en primera marcha, sin accionar el acelerador, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido y sin que ninguna parte de las llantas toque el borde interno de las líneas de demarcación de la franja estrecha (ver la franja delimitada por las dos líneas gruesas en la ilustración 2 separadas 0,25 metros y de longitud de 6,00 metros).

Al terminar la maniobra 1 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 2.

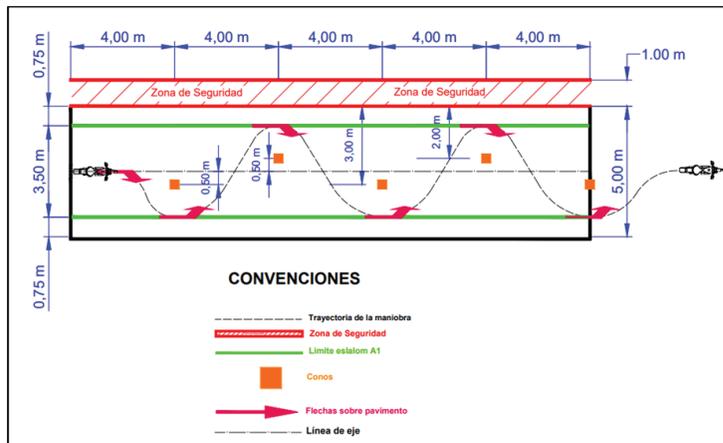
Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 14 metros.

- Ancho: 5 metros.
 - Franja estrecha: 6,00 x 0,25 metros.
- Nota: longitud total de maniobra ni los 4 metros finales, pues hacen parte de la maniobra 2- eslalon a baja velocidad.

Maniobra 2: Eslalon a baja velocidad

Ilustración 3. Maniobra de eslalon a baja velocidad para categorías A1 y A2



Descripción:

Recorrido 1:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona (área de 4,00 x 3,50 metros para categoría A1 y de 4,00 x 5,00 metros para categoría A2-ver ilustración 3). El aspirante recorre el trayecto previo al eslalon con la motocicleta en marcha hacia adelante, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin despegar los pies de los posapiés, sin detenerse durante el recorrido y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (ver área inicial de 4,00 x 3,50 metros para categoría A1 y de 4,00 x 5,00 metros para categoría A2-ilustración 3).

Recorrido 2:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 16,00 x 3,50 metros para categoría A1 y área de 16,00 x 5,00 metros para categoría A2-ver ilustración 3). El aspirante ingresa por la derecha del primer cono, ejecuta el desplazamiento sin que se apague el motor de la motocicleta, transitando de derecha a izquierda e izquierda a derecha sin hacer contacto con los obstáculos (conos), sin que ninguna de las llantas toque el borde interno de las líneas de demarcación (área de 16,00 x 3,50 metros para categoría A1 y área de 16,00 x 5,00 metros para categoría A2-ver ilustración 3), sin despegar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido.

Al terminar la maniobra 2 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 3.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 20 metros.
- Ancho: 3,5 metros para maniobra con vehículos de categoría A1 (línea verde- ver ilustración 3); 5 metros para maniobrar vehículos de categoría A2 (línea negra- ver ilustración 3).
- Conos cada 4 metros entre ejes.

Nota 1. Los obstáculos a utilizar para el desarrollo de la maniobra 2 deben ser conos reflectivos de 90 cm de altura, que cumplan con las especificaciones del Manual de Señalización Vial vigente. Adicionalmente, la distancia entre la línea de eje y cada cono debe ser respecto a su cara externa y la distancia de 4 metros entre conos debe ser respecto a sus ejes.

Maniobra 3: Aceleración, embrague y frenado controlado

Ilustración 4. Maniobra de aceleración y frenado controlado para categorías A1 y A2



Descripción:

Recorrido 1:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 21,50 x 5,00 metros -ver ilustración 4). El aspirante se asegura que la motocicleta llegue a segunda marcha durante el recorrido 1 -preferiblemente de primera a segunda marcha- (longitud de 21,50 metros-ver ilustración 4), acelera hasta alcanzar una velocidad para hacer el recorrido en máximo 5 segundos, sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (ver área inicial de 21,50 x 5,00 metros-ilustración 3), sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor de la motocicleta y sin detenerse durante el recorrido.

Recorrido 2:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 0,50 x 1,30 metros -ver ilustración 4). El aspirante no acelera durante el recorrido 2 (longitud de 0,50 metros-ver ilustración 4), aplica presión en el pedal del freno trasero y luego en el manillar del freno delantero condición que se debe mantener hasta que la motocicleta se detenga luego de haber recorrido los 0,50 metros, sin dejar apagar el motor de la motocicleta, sin que ninguna parte de las llantas pise el borde interno de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas del rectángulo de 0,50 x 1,30 metros-ver ilustración 4) y sin que se caiga la moto. Adicionalmente, al detenerse la motocicleta debe hacer el cambio de velocidad de segunda a primera marcha,

y de primera a neutro.

Recorrido 3 (Complementario no evaluable):

El aspirante debe llevar carreteando la motocicleta desde el final de la maniobra 3 hasta el punto de partida de la maniobra 4 o puede iniciar inmediatamente la maniobra 4.

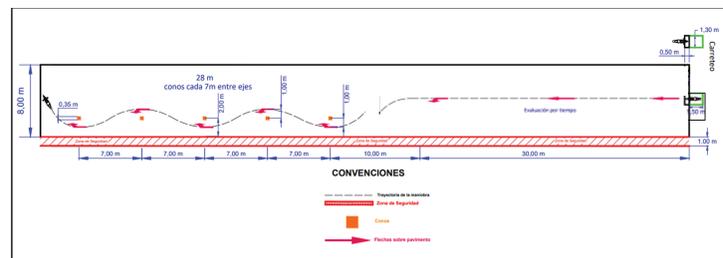
Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 22 metros.
- Ancho: 5 metros.

Nota 2. La zona de frenado de 1,30 x 0,50 m debe estar demarcada por conos de 30 cm de altura (con bandas retro reflectantes blancas de al menos 10 cm de ancho, en material flexible tipo III o de características de retrorreflexión superior) que faciliten la visibilidad de dicha zona. Adicionalmente, la distancia de 0,50 metros y de 1,30 metros entre conos debe ser respecto a sus ejes.

Maniobra 4: Eslalon a alta velocidad y Maniobra 4.1. Interacción con señales de tránsito verticales- Giro en U

Ilustración 5. Maniobra de Eslalon a alta velocidad y Maniobra 4.1. Interacción con señales de tránsito verticales- Giro en U para categorías A1 y A2



Descripción:

Recorrido previo - Carreteo (Complementario no evaluable y trayectoria optativa):

Para iniciar esta maniobra el aspirante debe llevar carreteando la motocicleta desde el final de la maniobra 3 hasta el punto de partida de la maniobra 4. Para ello apaga el motor de la motocicleta, coloca el soporte lateral o central, desciende y se ubica al lado izquierdo del soporte para carretearla haciendo un giro en U hacia la derecha (el giro en U es optativo dependiendo de la configuración de cada pista), y detiene completamente la motocicleta en el cajón demarcado, coloca el soporte lateral o central.

El aspirante se sube a la motocicleta, retira el soporte lateral o central y enciende el motor de la motocicleta.

Recorrido 1:

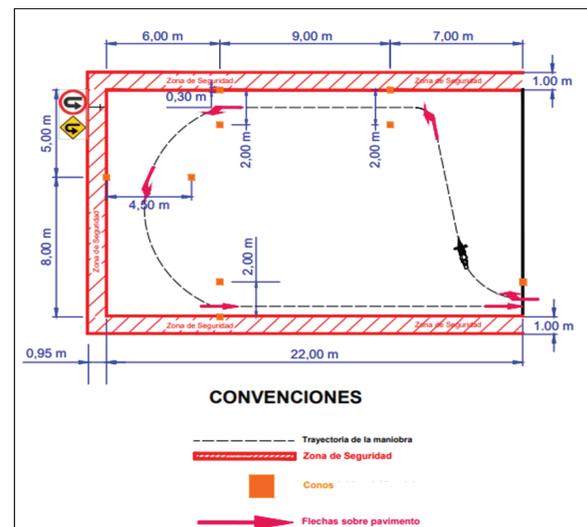
Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 40,00 x 8,00 metros -ver ilustración 5). El aspirante introduce la primera marcha, y avanza acelerando sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido de 40 metros 2 y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada, recorriendo 40 metros antes de iniciar el eslalon-zigzag (área de 40,00 x 8,00 metros-ver ilustración 4).

Recorrido 2:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 28,00 x 8,00 metros -ver ilustración 5). El aspirante inicia el sobrepaso del primer cono por la izquierda recorre 28 metros, ejecuta el desplazamiento sin que se apague el motor de la motocicleta, transitando de izquierda a derecha y de derecha a izquierda sin hacer contacto con los obstáculos (conos), sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 28,00 x 8,00 metros -ver ilustración 5), acelera y hace los cambios de marcha necesarios para hacer el recorrido en máximo 9 segundos, sin despegar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido.

Maniobra 4.1: Interacción con señales de tránsito verticales - Giro en U

Ilustración 6. Detalle maniobra 4.1. Interacción con señales de tránsito verticales- Giro en U para categorías A1 y A2



Recorrido 1:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 7,00 x 13,00 metros -ver ilustración 6). El aspirante mantiene la motocicleta en movimiento en dirección a la zona de giro, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 7,00 x 13,00 metros -ver ilustración 6).

La prueba puede desarrollarse haciendo que el motociclista mantenga una trayectoria recta entre el final del recorrido 2 de la maniobra 4 y el recorrido 1 de la maniobra 4.1.

Recorrido 2: Señales verticales Giro en U

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 15,00 x 13,00 metros -ver ilustración 6), siguiendo la trayectoria que describen los pares de conos, sin hacer contacto con estos. El aspirante disminuye la velocidad mínimo 10 metros antes de la señal de giro en U, realiza el giro entre los conos y al salir del último par de conos aumenta la velocidad, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 15,00 x 13,00 metros -ver ilustración 6).

Al terminar la maniobra 4 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 5.

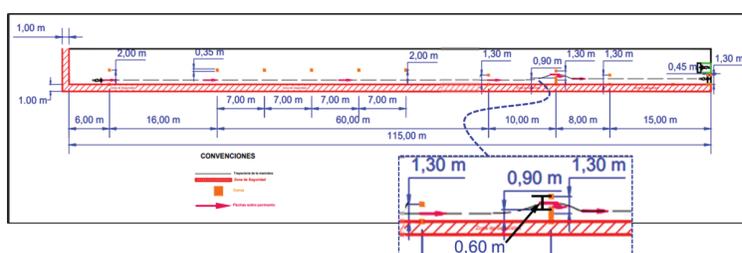
Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud total: 90 metros.
- Longitud maniobra 4: 68 metros.
- Longitud maniobra 4.1: 22 metros.
- Ancho maniobra 4: 8 metros.
- Ancho maniobra 4.1: 13 metros.
- Distancia entre conos (maniobra 4): 7 metros.

Nota 3. Los obstáculos a utilizar en el eslalon (zigzag) deben ser conos reflectivos de 90 cm de altura. Todos los conos de la maniobra deben cumplir con las especificaciones del Manual de Señalización Vial vigente. La distancia de 7 metros entre conos debe ser respecto a sus ejes.

Maniobra 5: Sortear un obstáculo a alta velocidad y frenado de emergencia

Ilustración 7. Maniobra de sorteo de un obstáculo a velocidad de 30 km/h y frenado de emergencia para categorías A1 y A2



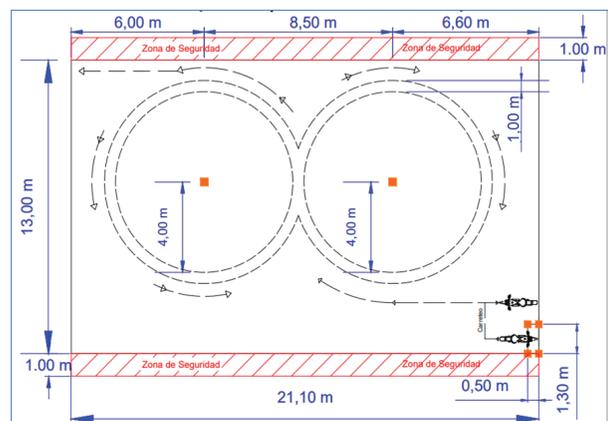
Descripción:

Recorrido 1:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 82,00 x 2,00 metros -ver ilustración 7), e inicia la marcha alineando la moto a una distancia de 0,65 metros del borde derecho de la zona delimitada siguiendo la trayectoria que describen los pares de conos. El aspirante desplaza la motocicleta en el trayecto previo al recorrido 2, acelerando hasta alcanzar una velocidad para hacer el recorrido en máximo 12 segundos (con una tolerancia de 2 segundos), sin que se apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido, sin despegar los pies de los posapiés y sin que ninguna parte de la motocicleta sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 82,00 x 2,00 metros -ver ilustración 7).

Maniobra 6: Desplazamientos en ocho (solo se evalúa para la categoría A2)

Ilustración 8. Maniobra desplazamientos en ocho para categoría A2



Descripción:

Recorrido 1 - (carreteo no evaluable y optativo):

Para iniciar esta maniobra el aspirante debe llevar carreteo desde el final de la maniobra 5 hasta el punto de partida de la maniobra 6. Para ello debe apagar el motor de la motocicleta, coloca el soporte lateral o central, desciende y se ubica al lado izquierdo, retira el soporte para carretearla haciendo un giro en U en reversa hacia su izquierda (costado de giro en función de la posición de la moto al terminar la maniobra 5- el giro en U es optativo dependiendo de la configuración de cada pista), y detiene completamente la motocicleta junto a la zona delimitada (área de 0,5 x 1,30 metros - ver ilustración 8) para quedar en posición hacia la maniobra 6 y coloca el soporte lateral o central.

El aspirante se sube a la motocicleta, retira el soporte lateral o central y enciende el motor de la motocicleta.

Recorrido 2:

El aspirante recorre el trayecto previo a los giros en ocho con la motocicleta en marcha hacia adelante, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin detenerse, sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 21,10 x 13,00 metros - ver ilustración 8) y sin despegar los pies de los posapiés.

El recorrido para la maniobra inicia ingresando por la zona central de los ocho en sentido antihorario (por el círculo izquierdo), y el cambio de trayectoria entre ochos también se realiza en esta misma zona (zona central de los ochos, donde se interceptan los círculos), sin que ninguna parte de las llantas (delantera ni trasera) pise el borde interno de la línea de demarcación de la trayectoria externa de la figura de ocho (círculos externos de diámetro 10,00 metros - ver ilustración 8). Debe tomar inmediatamente el recorrido 3.

Recorrido 3:

El aspirante gira a izquierda y derecha sobre las demarcaciones destinadas en una trayectoria en figura de ocho, sin que ninguna parte de las llantas (delantera ni trasera) pise el borde

Recorrido 2:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 10,00 metros x 2,00 metros - ver ilustración 7.). El aspirante ejecuta el desplazamiento sin que se apague el motor de la motocicleta, realiza el sorteo de obstáculos (conos) por izquierda pasando por entre el par de conos separados 0,60 metros (ancho 1,30 metros entre el segundo cono y el último - ver Ilustración 7), sin hacer contacto con los obstáculos, sin que ninguna parte de la motocicleta sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada, sin bajar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido.

Recorrido 3:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 8,00 metros x 2,00 metros - ver Ilustración 7). El aspirante finaliza el sorteo de obstáculos y retorna la trayectoria recta de marcha, sin que ninguna parte de la motocicleta sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 8,00 metros x 2,00 metros - ver Ilustración 7), sin que se apague el motor de la motocicleta, sin despegar los pies del lugar destinado como soporte y sin detenerse durante el recorrido.

Recorrido 4:

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 14,50 x 1,30 metros -ver Ilustración 7). El aspirante realiza el recorrido sin acelerar durante el mismo, sin que ninguna parte de la motocicleta sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 14,50 x 1,30 metros - ver Ilustración 7), sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor de la motocicleta y sin detenerse durante el recorrido.

Recorrido 5: frenado

Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 14,50 x 5,00 metros -ver Ilustración 7). El aspirante no acelera durante el recorrido (longitud 0,50 metros - ver Ilustración 7), aplica presión en el pedal del freno trasero y luego en el manillar del freno delantero condición que se debe mantener hasta que la motocicleta se detenga luego de haber recorrido los 0,50 metros, sin dejar apagar el motor de la motocicleta, sin que ninguna parte de la llanta delantera pise el borde interno de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas del rectángulo de 0,50 x 1,30 metros-ver Ilustración 7) y sin que se caiga la moto. Adicionalmente, al detenerse la motocicleta debe hacer el cambio de velocidad de segunda a primera marcha, y de primera a neutro.

Recorrido 6 (Complementario no evaluable):

El aspirante debe llevar carreteo a la motocicleta desde el final de la maniobra 5 hasta el punto de partida de la maniobra 6 o puede iniciar inmediatamente la maniobra 6.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 115 metros.
- Ancho: 2 metros (ancho compartido con maniobras 4 y 6).

Nota 4. Los conos usados en la maniobra deben ser de 30 cm de altura (con bandas retro reflectantes blancas de al menos 10 cm de ancho, en material flexible tipo III o de características de retrorreflexión superior). Adicionalmente, la zona de frenado de 1,30 x 0,50 m debe estar demarcada por conos de 30 cm de altura (con bandas retro reflectantes blancas de al menos 10 cm de ancho, en material flexible tipo III o de características de retrorreflexión superior) que faciliten la visibilidad de dicha zona. La distancia entre conos (longitudinal en Ilustración 7) debe ser respecto a sus ejes. Con relación a los conos que conforman el obstáculo que debe sortear el aspirante (entre el recorrido 2 y el recorrido 3), la separación de 0,60 metros debe ser entre las caras internas de los conos, mientras que los 2 metros corresponden a la distancia entre la cara externa del primer cono y la cara externa del último cono, respectivamente.

interno de la línea de demarcación de la trayectoria externa de la figura de ocho (círculos externos de diámetro 10,00 metros - ver ilustración 8), manteniendo el equilibrio, utilizando únicamente el pedal del freno trasero para estabilizarse, sin dejar apagar el motor de la motocicleta, sin despegar los pies de los posapiés y sin detenerse. El aspirante debe realizar 2 giros en trayectoria de ocho, respectivamente. Puede realizar más giros, pero estos no serán evaluables.

Recorrido 4:

El aspirante continúa el recorrido saliendo de la zona de giros en ocho, por la zona central de los ochos (desde el círculo derecho), sin que se apague el motor de la motocicleta, sin despegar los pies del lugar destinado como soporte, sin detenerse hasta el final del recorrido y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 21,10 x 13,00 metros - ver ilustración 8).

Opcional: Al terminar la maniobra 6 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 7.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 21,1 metros.
- Ancho: 13 metros.
- Ancho franja útil circulación: 1,0 metro.

Maniobra 7: Interacción con señales de tránsito horizontales y verticales

Ilustración 9. Maniobra de interacción con señales de tránsito horizontales y verticales para categorías A1 y A2



Descripción:

La maniobra 7 puede iniciarse luego de la realización de la maniobra cero, o la maniobra 3 o la maniobra 5. En los casos de iniciarse posterior a la maniobra 3 y 5, se puede iniciar con un carreteo no evaluable o puede iniciar inmediatamente. No obstante, se recomienda que al terminar la maniobra 6 se continúe inmediatamente con la maniobra 7.

Recorrido 1:

El aspirante mantiene la motocicleta en movimiento, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague la motocicleta, sin detenerse hasta el final del recorrido y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 9,90 x 0,75 metros- ver ilustración 9).

Recorrido 2 (detención frente a señal vertical SR - 01 PARE No. 1):

El aspirante disminuye la velocidad a 10 metros de la señal de PARE, detiene completamente la motocicleta a 2 metros entre la señal y la parte frontal de la motocicleta (a máximo 3 metros), sin que se le apague el motor de la motocicleta y sin que ninguna parte de la moto

sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada.

Recorrido 3:

El aspirante inicia el movimiento de la motocicleta en primera marcha manteniéndola en todo el recorrido, y lo transita sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse hasta el inicio del recorrido 4 y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada.

Recorrido 4 – (detención frente a señal vertical SR – 01 PARE No. 2):

El aspirante detiene completamente el vehículo a 2 metros entre la señal de PARE y la parte frontal de la motocicleta (a máximo 3 metros), sin que se le apague el motor de la motocicleta y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada.

Recorrido 5:

El aspirante inicia el movimiento de la motocicleta en primera marcha manteniéndola en todo el recorrido, y lo transita sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse hasta el inicio del recorrido 6 y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada.

Recorrido 6 – Señales horizontales (detención frente a cruce peatonal cebrá y línea de detención).

El aspirante detiene completamente el vehículo en la línea de detención a 2 metros entre la demarcación de cruce peatonal cebrá y la parte frontal de la motocicleta (a máximo 3 metros), sin que se le apague la motocicleta y sin que ninguna parte de la moto sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 64 metros.
- Ancho franja de circulación: 0.75 metros.

Opcional: Final de la totalidad de la prueba. El recorrido 6 de la maniobra 7 marca el final de la prueba. En otro caso, la prueba termina en un cajón o tramo de finalización plenamente señalizado en el cual el aspirante no deberá acelerar durante el recorrido, aplica presión en el pedal del freno trasero y luego en el manillar del freno delantero condición que se debe mantener hasta que la motocicleta se detenga, sin dejar apagar el motor de la motocicleta, sin que ninguna parte de la llanta delantera pise el borde interno de la línea de finalización y sin que se caiga la moto. Adicionalmente, al detenerse la motocicleta debe hacer el cambio de velocidad de segunda a primera marcha, y de primera a neutro.

Traslado vehículo a zona segura (no evaluable):

Una vez finalizada la última maniobra evaluada, el evaluador de la prueba transportará el vehículo hasta la zona segura

este recorrido, sin que el motor del vehículo se apague y sin detenerse.

Parada:

El aspirante ingresa a la zona delimitada (2,00 metros x 3,00 metros ver ilustración 10) y realiza detención total del vehículo ante la línea de PARE correspondiente con la señal vertical SR-01 PARE (a máximo 1 metro de la línea de PARE, demarcada de color blanco de 0,60 metros de ancho) durante 5 segundos y sin que el motor del vehículo se apague.

Recorrido 3:

Comienza el recorrido cuando el vehículo ingresa a la zona delimitada (área de 18,00 x 3,00 metros -ver ilustración 10). El aspirante pone en movimiento el vehículo en primera marcha, realiza el recorrido por el centro de la zona (no evaluable), manteniendo la trayectoria sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 18,00 x 3,00 metros -ver ilustración 10), con el vehículo en primera o segunda marcha durante este recorrido, sin que el motor del vehículo se apague.

Parada:

El aspirante ingresa a la zona delimitada (2,00 metros x 3,00 metros ver ilustración 10) y realiza detención total del vehículo ante la línea de PARE, correspondiente con la señal vertical SR-01 PARE (a máximo 1 metro de la línea de PARE, demarcada de color blanco de 0,60 metros de ancho) durante 5 segundos, sin que se apague el motor del vehículo.

Recorrido 4: final de maniobra.

El aspirante vuelve a poner en movimiento el vehículo en primera marcha, recorre una distancia en línea recta de 14 metros, realiza el recorrido por el centro de la zona (no evaluable), manteniendo la trayectoria sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 14,00 x 3,00 metros -ver ilustración 10) y detiene completamente el vehículo sin que se apague el motor del mismo y sin detenerse.

Se recomienda el recorrido de 14 metros para el caso en que el punto de finalización de la maniobra 8 sea el punto de inicio de la maniobra 9.

Parada:

El aspirante ingresa a la zona delimitada (2,00 metros x 3,00 metros ver ilustración 10) y realiza detención total del mismo ante la línea de PARE ubicada al final de esta zona, a máximo 1 metro de esta línea demarcada de color blanco de 0,60 metros de ancho, realiza transición de marcha de primera a neutro y activa el freno de estacionamiento y mantiene el cinturón de seguridad abrochado, sin que se apague el motor del vehículo. Las condiciones antes descritas se deben mantener para iniciar la maniobra 9.

Opcional: El punto de finalización de la maniobra 8 debe ser el punto de inicio de la maniobra 9. Esto implica que al terminar la maniobra 8 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 9.

Dimensiones (distancia entre ejes de demarcación):

- Longitud: 104,00 metros.
- Ancho de zona de maniobra: 3,00 metros.
- Longitud del Cruce CEBRA: 5,00 metros.
- Ancho de cruce cebrá: 4,40 metros.
- Longitud de la línea de PARE: 3,00 metros

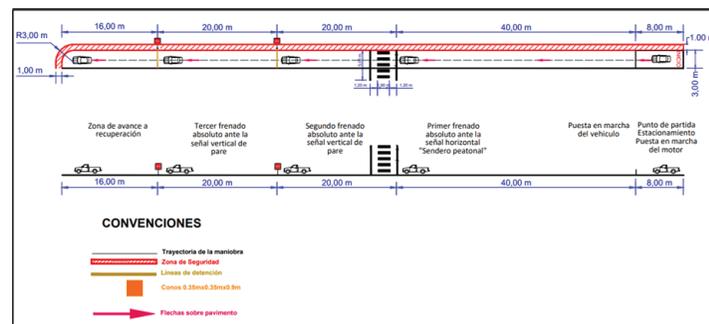
Nota 5. En la zona de detención ante la línea de PARE de la demarcación de cruce peatonal tipo cebrá, esta detención debe realizarse a máximo 1 metro de la línea de PARE, demarcada de color blanco de 0,60 metros de ancho, sin que el extremo frontal del vehículo sobrepase el borde interno de dicha línea – siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

Nota 6. En la zona de detención ante la línea de PARE correspondiente con la señal vertical

2.3.1.1.2 Categorías B1 y C1

Maniobra 8: Maniobra de avance y detención

Ilustración 10. Maniobra de avance y detención ante señales de PARE para categorías B1 y C1



Descripción:

La prueba debe iniciar con la maniobra de avance y detención.

Condiciones de inicio de maniobra (fuera de la zona de evaluación-no evaluable):

El aspirante recibe el vehículo dentro de la zona delimitada (área de 8,00 x 3,00 metros – ver ilustración 10), apagado, en neutro, con el freno de estacionamiento activado y con las luces apagadas. El aspirante aborda el vehículo, hace el respectivo reconocimiento (inspección) del mismo (ver procedimiento). Sin que esta acción sea evaluable, el aspirante enciende el vehículo, abrocha el cinturón de seguridad, y lo mantiene durante toda la trayectoria y toda la prueba, pasa de neutro a primera marcha y desactiva el freno de estacionamiento.

Recorrido 1:

El aspirante inicia la maniobra ingresando a la zona delimitada (área de 46,00 x 3,00 metros – ver ilustración 10) con el vehículo encendido en primera marcha (el vehículo no se puede apagar en todo el recorrido y prueba), el cinturón abrochado y freno de estacionamiento desactivado, realiza el recorrido por el centro de la zona (no evaluable), sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de esta zona, manteniendo el vehículo en primera o segunda marcha durante este recorrido, sin que el motor del vehículo se apague y sin detenerse.

Parada:

El aspirante ingresa a la zona de parada (área de 2,00 x 3,00 metros – ver ilustración 10) realiza la detención total del vehículo, ante la línea de PARE de la demarcación de cruce peatonal tipo cebrá (a máximo 1 metro de la línea de PARE, demarcada de color blanco de 0,60 metros de ancho) durante 5 segundos, sin que se apague el motor del vehículo.

Recorrido 2:

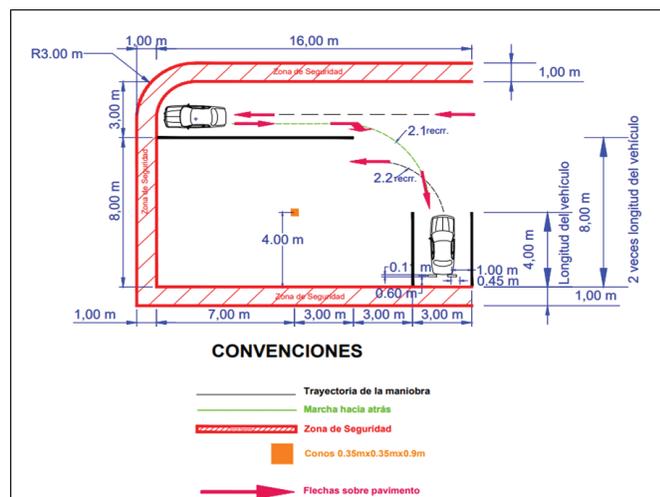
Comienza el recorrido cuando el vehículo ingresa a la zona delimitada (área de 18,00 x 3,00 metros -ver ilustración 10). El aspirante pone en movimiento el vehículo en primera marcha, realiza el recorrido por el centro de la zona (no evaluable), manteniendo la trayectoria sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 18,00 x 3,00 metros -ver ilustración 10), con el vehículo en primera o segunda marcha durante

SR-01 PARE, esta detención debe realizarse a máximo 2 metros de la línea de PARE, demarcada de color blanco de 0,60 metros de ancho, sin que el extremo frontal del vehículo sobrepase el borde interno de dicha línea – siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

Nota 7. Para efectos de la evaluación de cada recorrido no será considerado como falta todas aquellas detenciones menores o iguales a 1 segundo, que se realicen durante la ejecución de los movimientos correspondientes (movimientos hacia adelante, en reversa, giros, etc.).

Maniobra 9: Maniobra de reversa en curva para estacionamiento en perpendicular

Ilustración 11. Maniobra de reversa en curva para estacionamiento en perpendicular para categorías B1 y C1



Condiciones de inicio de maniobra (no evaluable):

La maniobra comienza con el vehículo con el motor encendido, el freno de estacionamiento activado, en neutro y el cinturón de seguridad abrochado.

Recorrido 1-arranque de la maniobra:

Para el inicio, el vehículo debe estar dentro de la zona delimitada (área de 16,00 x 11,00 metros -ver ilustración 11) y ubicado de tal manera que quede posicionado para ejecutar la maniobra de reversa en curva para estacionamiento en perpendicular. El aspirante activa las luces de estacionamiento del vehículo antes de iniciar la marcha atrás del mismo, hace un barrido visual a través de los espejos. Hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo y desactiva el freno de estacionamiento, sin dejar apagar el motor del vehículo, manteniendo la trayectoria del vehículo (en reversa) sin que ninguna parte de este sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 16,00 x 11,00 metros -ver ilustración 11).

Recorrido 2-movimiento para estacionamiento del vehículo:

El aspirante mantiene activas las luces de estacionamiento para ubicar el vehículo y posiciona

el vehículo en dirección hacia la zona de estacionamiento, utilizando máximo cuatro movimientos, dos hacia atrás y dos hacia adelante (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial), sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada y sin dejar apagar el motor del vehículo.

Recorrido 3-final de maniobra:

El aspirante ubica el vehículo dentro del cajón demarcado de estacionamiento, sin que ninguna parte del vehículo supere las líneas de demarcación de este cajón (longitud del vehículo más 0,30 metros). Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo dentro del cajón demarcado de estacionamiento. Activa el freno de estacionamiento sin que se apague el motor del vehículo, desactiva las luces de estacionamiento y mantiene el cinturón de seguridad abrochado. Las condiciones antes descritas se deben mantener para iniciar la maniobra 10.

Opcional: Al terminar la maniobra 9 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 10.

Nota 8. el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE podrá optar por adaptar la maniobra hacia la izquierda o hacia la derecha.

Dimensiones del área de la maniobra:

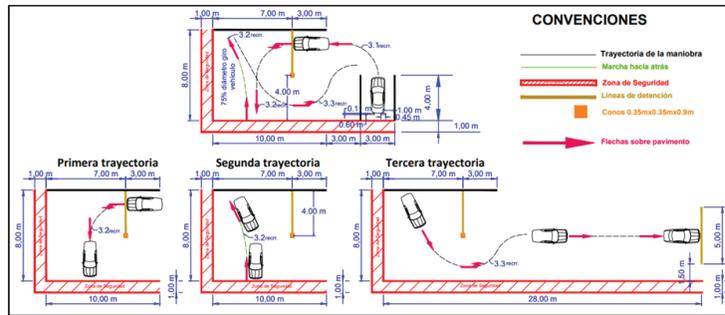
- Longitud zona de estacionamiento: la longitud del vehículo más 0,30 metros.
- Ancho de zona de estacionamiento: 3,00 metros.

Nota 9. Para efectos de la evaluación de cada recorrido no será considerado como falta todas aquellas detenciones menores o iguales a 1 segundo, que se realicen durante la ejecución de los movimientos correspondientes (movimientos hacia adelante, en reversa, giros, etc.).

Nota 10. Al ubicarse el vehículo dentro del cajón demarcado de estacionamiento, se evaluará que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación que conforman este cajón, siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

Maniobra 10: Maniobra de cambio de sentido de la marcha en espacio limitado

Ilustración 12. Maniobra de cambio de sentido en espacio limitado para categorías B1 y C1



Descripción:

Recorrido previo al inicio de maniobra (no evaluable y trayectoria optativa):

Para iniciar esta maniobra el aspirante debe llevar el vehículo desde el final de la maniobra 9 hasta el punto de partida de la maniobra 10 (detenido ante la línea de detención, demarcada de color naranja de 0,12 metros de ancho- ver ilustración 12).

Condiciones de inicio de maniobra (no evaluable):

La maniobra comienza con el vehículo con el motor encendido, el freno de estacionamiento activado, en neutro y el cinturón de seguridad abrochado. Para el inicio, el vehículo debe estar dentro de la zona delimitada (área de 16,00 x 11,00 metros -ver ilustración 12).

Recorrido 1:

El aspirante hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo y desactiva el freno de estacionamiento, activa la luz direccional izquierda y gira el vehículo hacia la izquierda con un solo movimiento hacia adelante, sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 16,00 x 8,00 metros- ver ilustración 12) y detiene el vehículo ante dicho borde sin que se apague el motor del mismo.

Recorrido 2-maniobra en reversa:

El aspirante realiza el cambio de marcha a reversa sin dejar apagar el motor del vehículo, para poner en movimiento el mismo. Activa la luz de estacionamiento y gira el vehículo en reversa, sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 16,00 x 8,00 metros- ver ilustración 12), y detiene el vehículo sin que se apague el motor del mismo.

Recorrido 3-fin de maniobra:

Inicia la trayectoria hacia adelante en curva (rodeando la parte inferior del cono) y ubica el vehículo en la línea de detención del inicio la maniobra 11. Hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo y activa el freno de estacionamiento, sin que se le apague el motor del vehículo.

Opcional: Al terminar la maniobra 10 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 11, siempre y cuando se mantenga la longitud de 28 metros que se muestra en la ilustración 12.

Nota 11. el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE podrá optar por adaptar la maniobra hacia la izquierda o hacia la derecha.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud 10 metros.
- Ancho: 75% diámetro giro de vehículo (8 metros).

Nota 12. El punto de partida de la maniobra corresponde al vehículo detenido totalmente ante la línea de detención, demarcada de color naranja de 0,12 metros de ancho- ver ilustración 12), de tal manera que el extremo delantero del vehículo quede detenido ante esta línea demarcada y quede posicionado para ejecutar la maniobra, sin que se apague el motor del vehículo.

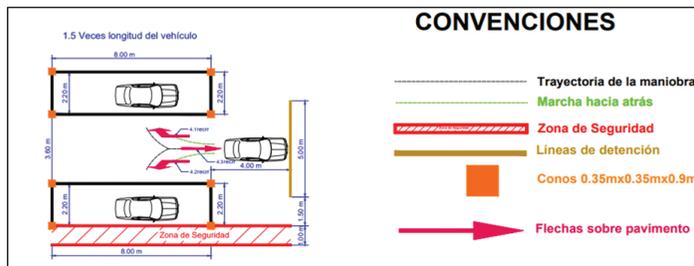
Nota 13. En el recorrido 3 (fin de maniobra), el aspirante inicia la trayectoria hacia adelante en curva, rodeando la cara interior del cono ubicado a 7,00 metros del borde izquierdo de la zona delimitada (área de 16,00 x 8,00 metros)-siendo esta cara aquella que da hacia el vehículo, respectivamente.

Nota 14. En el recorrido 3 (fin de maniobra), el aspirante detiene el vehículo.

Nota 15. Para efectos de la evaluación de cada recorrido no será considerado como falta todas aquellas detenciones menores o iguales a 1 segundo, que se realicen durante la ejecución de los movimientos correspondientes (movimientos hacia adelante, en reversa, giros, etc.).

Maniobra 11: Estacionamiento en línea a derecha o izquierda

Ilustración 13. Maniobra de estacionamiento en línea para para categorías B1 y C1



Descripción:

Condiciones de inicio de maniobra (no evaluable):

La maniobra comienza con el vehículo con el motor encendido (no se debe apagar en ningún punto de la maniobra), el freno de estacionamiento activado, en neutro y el cinturón de seguridad abrochado y el vehículo detenido en el punto de inicio establecido para esta maniobra, dentro de la zona delimitada (área de 12,00 x 8,00 metros -ver ilustración 13).

Recorrido 1: Derecha

El aspirante activa la luz de estacionamiento, desactiva el freno de estacionamiento, hace transición de marcha de neutro a reversa para iniciar el recorrido en reversa (a izquierda si el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación adopta la maniobra hacia la izquierda o derecha si el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación adopta la maniobra hacia la derecha), manteniendo la trayectoria sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 12,00 x 8,00 metros -ver ilustración 13) y en línea recta hasta ubicar las llantas traseras del vehículo con el primer cono que delimita la zona de estacionamiento, sin dejar apagar el motor. Gira el vehículo hacia la derecha para ingresar a la zona de estacionamiento (cajón de 8,00 x 2,20 metros - ver ilustración 13). Detiene el vehículo, sin dejar apagar el motor y hace los cambios de marcha necesarios para ubicar el vehículo dentro del cajón de estacionamiento con máximo 4 movimientos (2 movimientos hacia adelante y 2 hacia atrás, estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial), sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación y los conos que delimitan dicho cajón.

Por último, detiene el vehículo y hace cambio de marcha a neutro, sin que se apague el motor y activa el freno de estacionamiento.

Recorrido 2 Derecha:

El aspirante desactiva el freno de estacionamiento. Hace transición de marcha de neutro a reversa para buscar la distancia de salida de la zona de estacionamiento (cajón de 8,00 x 2,20 metros - ver ilustración 13). Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a primera para salir de la zona de estacionamiento hasta 4 metros adelante del primer cono sin dejar apagar el motor.

Mantiene el vehículo sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 12,00 x 8,00 metros -ver ilustración 13). Hace transición de marcha de neutro a reversa para iniciar el recorrido, manteniendo la trayectoria del vehículo en línea recta hasta ubicar las llantas traseras con el primer cono que delimita la zona de estacionamiento, sin dejar apagar el motor. Gira el vehículo hacia la izquierda para ingresar a la zona de estacionamiento. Detiene el vehículo haciendo transición de marcha de reversa a

neutro. Hace transición de marcha de neutro a primera poniendo en movimiento el vehículo hacia adelante con máximo dos movimientos. Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a reversa con un movimiento hacia atrás (1 máximo), ubicando el vehículo dentro del cajón de estacionamiento, sin sobrepasar las líneas de demarcación y los conos que delimitan dicho cajón. Por último, detiene el vehículo, hace transición de marcha de primera a neutro sin que se apague el motor y activa el freno de estacionamiento.

Recorrido 1 Izquierda:

Hace transición de marcha de neutro a reversa para iniciar el recorrido, manteniendo la trayectoria del vehículo en línea recta hasta ubicar las llantas traseras con el primer cono de la zona de estacionamiento, sin dejar apagar el motor. Gira el vehículo hacia la izquierda para ingresar a la zona de estacionamiento. Detiene el vehículo haciendo transición de marcha de reversa a neutro. Hace transición de marcha de neutro a primera poniendo en movimiento el vehículo hacia adelante con máximo dos movimientos. Hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a reversa con un movimiento hacia atrás, ubicando el vehículo en paralelo con la línea de demarcación de la pista a máximo 30 centímetros. Por último, hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo y activa el freno de estacionamiento.

Recorrido 2 Izquierda:

El aspirante desactiva el freno de estacionamiento. Activa la luz direccional derecha. Hace transición de marcha de neutro a reversa para buscar la distancia de salida de la zona de estacionamiento. Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a primera para salir de la zona de estacionamiento hasta 4 metros adelante del primer cono sin dejar apagar el motor. Hace la transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo.

Opcional: El punto de finalización de la maniobra 11 debe ser el punto de inicio de la maniobra 12. Esto implica que al terminar la maniobra 11 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 12.

Nota 16. el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación podrá optar por adaptar la maniobra hacia la izquierda o hacia la derecha.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 1,5 veces la longitud del vehículo (8 metros).
- Ancho de la zona de estacionamiento: 2,2 metros.

Deben adecuarse dos (2) zonas de estacionamiento para la realización de la maniobra.

- Espacio entre las 2 zonas de estacionamiento: 3.6 metros.
- Longitud de la línea de detención: 5.0 metros.

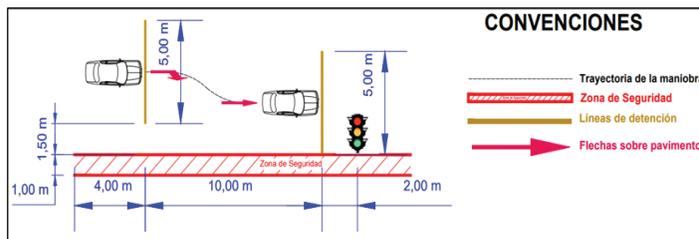
Nota 17. Para efectos de la evaluación de cada recorrido no será considerado como falta todas aquellas detenciones menores o iguales a 1 segundo, que se realicen durante la ejecución de los movimientos correspondientes (movimientos hacia adelante, en reversa, giros, etc.).

Nota 18. Al ubicarse el vehículo dentro del cajón de estacionamiento (área de 8,00 x 2,20 metros- ver ilustración 13), se evaluará que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación que conforman este cajón, siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

Nota 19. El punto de inicio y fin de esta maniobra corresponde al vehículo detenido totalmente ante la línea de detención, demarcada de color naranja de 0,12 metros de ancho- ver ilustración 13), de tal manera que el extremo delantero del vehículo quede detenido ante esta línea demarcada y quede posicionado para ejecutar la maniobra, sin que se apague el motor del vehículo.

Maniobra 12: Interacción con señal semafórica

Ilustración 14. Interacción con señal semafórica para categorías B1 y C1.



Condiciones de inicio de maniobra (no evaluable):

La maniobra comienza con el vehículo con el motor encendido, el freno de estacionamiento activado, en neutro y el cinturón de seguridad abrochado y el vehículo detenido en el punto de inicio establecido para esta maniobra.

Descripción:

Recorrido 1:

El aspirante inicia la maniobra ingresando a la zona delimitada (área de 12,00 x 5,00 metros - ver ilustración 14), con el vehículo encendido en primera marcha, el cinturón abrochado y freno de estacionamiento desactivado, realiza el recorrido sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada, manteniendo el vehículo en primera o segunda marcha durante este recorrido, sin que el motor del vehículo se apague y sin detenerse.

Recorrido 2: interacción con la señal semafórica

El semáforo debe funcionar de manera aleatoria, es decir, el aspirante puede encontrarse con la luz roja, amarilla o verde. Debe realizar el recorrido sin que ninguna parte del vehículo supere las líneas de demarcación de la zona delimitada, con el cinturón de seguridad abrochado y sin que se le apague el vehículo.

Semáforo en rojo:

El aspirante hace detención total del vehículo durante toda la señal en rojo (y también en su tránsito por amarillo) a máximo 1 metro de la línea de detención demarcada.

Semáforo en amarillo:

El aspirante no podrá sobrepasar el cruce semafórico con el semáforo en amarillo.

Semáforo en verde:

El aspirante solo podrá pasar el cruce semafórico estando el semáforo en verde, manteniendo el vehículo en primera o segunda marcha durante este recorrido, sin que el motor del vehículo se apague.

Al terminar la maniobra 12 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 13.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud: 12,00 metros.

Nota 20. Los 4,00 metros iniciales hacen parte de la maniobra 11 (estacionamiento en línea a

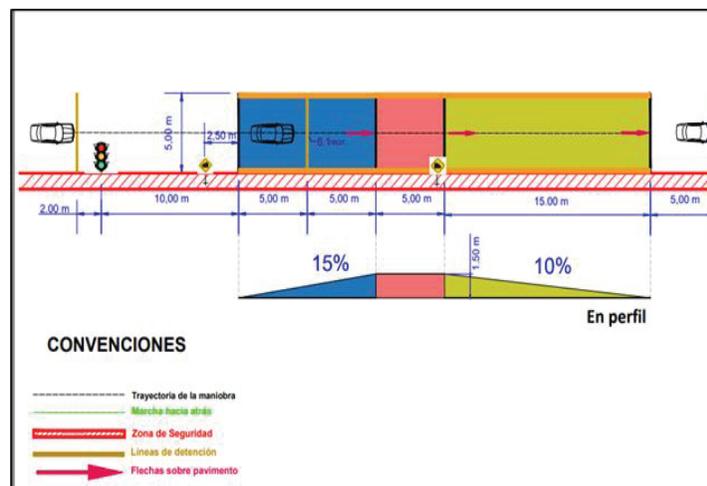
derecha e izquierda).

- Longitud de la línea de PARE al semáforo: 2,00 metros.
- Longitud de la trayectoria hasta la línea de pare: 10,00 metros.
- Ancho de área de maniobra: 5,00 metros.

Nota 21. El punto de inicio de esta maniobra corresponde al vehículo detenido totalmente ante la línea de detención, demarcada de color naranja de 0,12 metros de ancho - ver ilustración 14), de tal manera que el extremo delantero del vehículo quede detenido ante esta línea demarcada y quede posicionado para ejecutar la maniobra, sin que se apague el motor del vehículo.

Maniobra 13: Arranque y detención en rampa

Ilustración 15. Maniobra de arranque en rampa para categorías B1 y C1



Descripción:

Recorrido 1:

El aspirante comienza el recorrido cuando el vehículo inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 10,00 metros x 5,00 metros - ver ilustración 15) con el vehículo encendido en primera marcha, el cinturón abrochado y freno de estacionamiento desactivado, realiza el recorrido sin salirse de esta zona y sin que el motor del vehículo se apague, manteniendo el vehículo en primera marcha durante este recorrido y sin detenerse.

Inicia el ascenso a la rampa hasta que todo el vehículo quede sobre esta (distancia indicativa de 4,00 metros desde la parte frontal del vehículo hasta la parte final de la primera pendiente de la rampa), sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 10,00 metros x 5,00 metros ver ilustración 15), manteniendo el cinturón de seguridad abrochado, con el vehículo encendido en primera marcha, sin que se apague el motor de vehículo y sin detenerse.

Parada:

El aspirante hace detención total del vehículo durante 5 segundos con transmisión de marcha de primera a neutro sin dejar apagar el motor del vehículo, activando el freno de estacionamiento y activando las luces de estacionamiento.

Recorrido 2: arranque

El aspirante realiza el arranque en la zona delimitada (área de 10,00 metros x 5,00 metros - ver ilustración 15). Hace transición de marcha de neutro a primera y desactiva el freno de estacionamiento para poner el vehículo en movimiento, sin dejar apagar el motor, sin detenerse y desactiva las luces de estacionamiento.

Recorrido 3:

Finaliza el descenso de la rampa. Todo el recorrido se realiza sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 25,00 metros x 5,00 metros ver ilustración 15), manteniendo el cinturón de seguridad abrochado, manteniendo el vehículo en movimiento y en primera marcha, sin que se apague el motor de vehículo.

Opcional. Parada final de la totalidad de la prueba. El aspirante recorre los 5,00 metros y realiza detención del vehículo con transmisión de marcha de primera a neutro, sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación del cajón de final de la prueba, manteniendo el cinturón de seguridad abrochado y activando el freno de estacionamiento. Sin embargo, la prueba puede finalizar en cualquier de las demás maniobras siempre y cuando el vehículo se detenga: con transición de marcha de primera a neutro, sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación del cajón de final de la prueba, manteniendo el cinturón de seguridad abrochado y activando el freno de estacionamiento.

Traslado vehículo a zona segura (no evaluable):

Una vez finalizada la última maniobra evaluada, el evaluador de la prueba transportará el vehículo hasta la zona segura

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud de la rampa: 30 metros.
- Ancho de la rampa: 5 metros.
- Ángulo de inclinación ascendente: 15%.
- Ángulo de inclinación descendente: 10%.

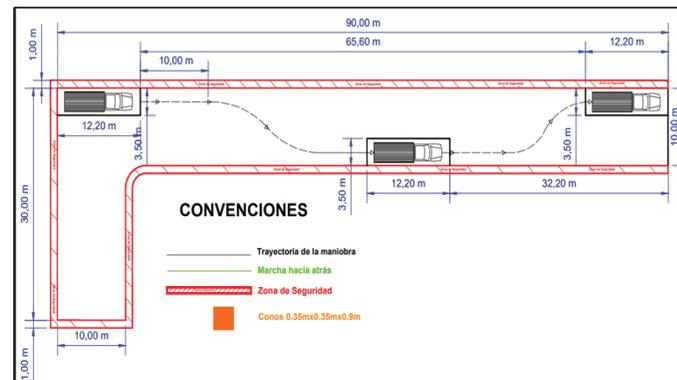
Nota 22. La rampa debe contar con sistemas laterales de contención en ambos extremos.

Nota 23. Maniobra 12 y 13 deben realizarse de manera contigua.

2.3.1.1.3 Categoría B2- C2

Maniobra 14: Cambio de carril

Ilustración 16. Maniobra cambio de carril para categorías B2 y C2



Descripción:

La prueba debe iniciar con la maniobra de cambio de carril.

Acercamiento al vehículo (fuera de la zona de evaluación-no evaluable):

Fuera de la zona de evaluación, el aspirante, junto al auxiliar de pista, inspeccionan visualmente el vehículo y validan estado de los componentes con el motor apagado, tales como: los indicadores de desgaste de los neumáticos o llantas y presión de aire adecuada en cada uno de ellos, además que no presenten deformaciones, cortadas o bolsas de aire en el perfil, hombro y banda de rodamiento; verificación del estado de las unidades de iluminación delanteras, laterales y traseras; que el vehículo cuente con equipo de prevención y seguridad, elementos que deben estar vigentes y operativos; los niveles de fluido en el compartimiento del motor (aceite motor, líquido refrigerante, líquido de frenos si aplica, aceite hidráulico del asistente de dirección si aplica y líquido limpiaparabrisas) así como baterías o acumuladores asegurados, libres de sulfato, sujeción de bornes y cables, elementos adicionales (cubierta de baterías y bornes, Interruptor general o master, si aplica). También la tensión y estado de las correas o bandas asociadas al funcionamiento del motor y los sistemas neumáticos, hidráulicos, eléctricos que apliquen.

Condiciones de inicio de la maniobra (no evaluable):

El aspirante recibe el vehículo apagado, en neutro, con el freno de estacionamiento activado y con las luces apagadas. Para el inicio el vehículo debe estar dentro del cajón de inicio.

El aspirante aborda el habitáculo del vehículo, abrocha el cinturón de seguridad y procede a encender el motor. Desactiva el freno de estacionamiento y realiza transición de marcha de neutro a primera sin dejar apagar el motor para poner en movimiento el vehículo.

Recorrido 1: arranque de la maniobra

El aspirante inicia la maniobra ingresando a la zona delimitada (área de 90,00 x 10,00 metros - ver ilustración 14), con el vehículo encendido en primera marcha (el vehículo no se puede apagar en todo el recorrido y prueba), el cinturón abrochado y freno de estacionamiento desactivado. El vehículo avanza en línea recta por el costado izquierdo del área de maniobra,

sin que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 77,80 x 10,00 metros-ver ilustración 16), una distancia mínima 10,00 metros; es de advertir que el avance se cuenta hasta que el extremo posterior del vehículo haya superado los 10,00 metros y activa la luz direccional derecha para iniciar el recorrido 2.

Recorrido 2:

El aspirante avanza en diagonal hacia el lado derecho de la zona delimitada (área de 77,80 x 10,00 metros-ver ilustración 16), hasta ubicar el vehículo dentro del cajón de estacionamiento demarcado para la detención (área de 12,20 x 3,50 metros -ver ilustración 16), sin dejar apagar el motor y sin sobrepasar las líneas de demarcación de este cajón. Realiza la transición de marcha de primera a neutro, activa el freno de estacionamiento por un tiempo mínimo de 10 segundos.

Recorrido 3:

El aspirante desactiva el freno de estacionamiento, realiza transición de marcha de neutro a primera, activa luz direccional izquierda y avanza en diagonal hacia el lado izquierdo, hasta ubicarlo en el área demarcada para la detención. Realiza la transición de marcha de primera a neutro, activa el freno de estacionamiento y termina la maniobra 14.

Al terminar la maniobra 14 se debe continuar con la maniobra 15 (Estacionamiento en línea), con la posibilidad de una transición no evaluable entre maniobras. En ese sentido, para inicio de la maniobra 15 de esta categoría el aspirante desplazará el vehículo entre el punto de terminación de la maniobra 14 y el punto de inicio de la maniobra 15, teniendo presente que este recorrido no es evaluable, pero se debe hacer con todas las medidas de seguridad y precaución necesarias.

Opcional. Al terminar la maniobra 14 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 15.

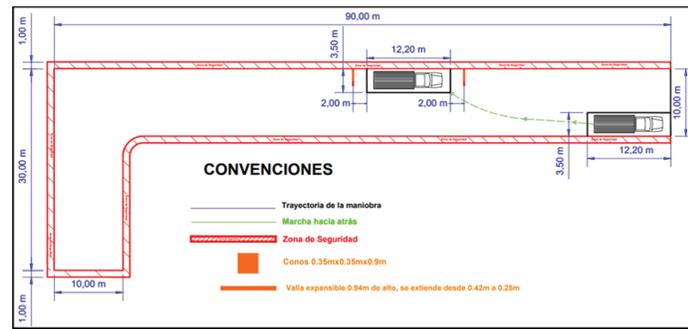
Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud mayor del área de maniobra: 90 metros.
- Longitud menor del área de maniobra: 30 metros.
- Ancho del área de maniobra: 10 metros.

Nota 24. Al ubicarse el vehículo dentro del cajón de estacionamiento (área de 12,20 x 3,50 metros- ver ilustración 16), se evaluará que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación que conforman este cajón, siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

Maniobra 15: Estacionamiento en línea

Ilustración 17. Maniobra de estacionamiento en línea para categorías B2 y C2



Descripción:

Recorrido 1:

El aspirante comprueba que el cinturón de seguridad esté abrochado, desactiva el freno de estacionamiento para realizar transición de marcha de neutro a reversa sin dejar apagar el motor del vehículo, activa las luces de estacionamiento y pone en movimiento el vehículo hacia atrás, retrocediendo en línea recta mínimo 20 m hasta el inicio de valla plástica expansible naranja del área de estacionamiento.

Recorrido 2:

El aspirante ingresa el vehículo hasta ubicarlo en el área demarcada para la detención, ubicada a la izquierda de la vía. La distancia de separación lateral entre los neumáticos o llantas izquierdas y la línea de demarcación izquierda del área de detención debe ser máximo 30 cm y sin tocarla. El aspirante debe realizar máximo dos movimientos hacia atrás y dos hacia adelante (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial) para ubicar el vehículo en el área de detención, activa el freno de estacionamiento y termina la maniobra.

Nota 25. Los elementos de señalización (Conos o maletines o vallas expansibles). Deben estar ubicados 2 m adelante y atrás del área demarcada para la detención las cuales no se deben tocar o tumbar durante la maniobra.

Al terminar la maniobra 15 se debe continuar con la maniobra 16, con la posibilidad de una transición no evaluable entre maniobras. En ese sentido, para inicio de la maniobra 16 de esta categoría el aspirante desplazará el vehículo entre el punto de terminación de la maniobra 15 y el punto de inicio de la maniobra 16, teniendo presente que este recorrido no es evaluable, pero se debe hacer con todas las medidas de seguridad y precaución necesarias.

Opcional. Al terminar la maniobra 15 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 16.

Dimensiones del área de la maniobra:

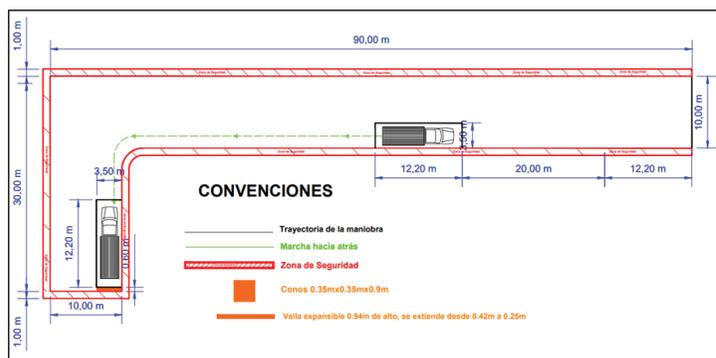
- Longitud mayor del área de maniobra: 90 metros.
- Longitud menor del área de maniobra: 30 metros.
- Ancho del área de maniobra: 10 metros.

Nota 26. Al ubicarse el vehículo dentro del cajón de estacionamiento (área de 12,20 x 3,50

metros- ver ilustración 17), se evaluará que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación que conforman este cajón, siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

Maniobra 16: Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga

Ilustración 18. Maniobra de marcha atrás en recta y curva para categorías B2 y C2



Descripción:

La prueba debe finalizar con la maniobra de marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga.

Recorrido 1:

El aspirante comprueba que el cinturón de seguridad esté abrochado, desactiva el freno de estacionamiento para realizar transición de marcha de neutro a reversa sin dejar apagar el motor del vehículo, activa las luces de estacionamiento para retroceder con el vehículo mínimo 30 m en línea recta hasta el inicio de la curva derecha, sin tocar las líneas de demarcación laterales de la vía.

Recorrido 2:

El aspirante gira el vehículo trazando la curva derecha y manteniendo los ejes motrices (neumáticos o llantas traseras) dentro de la demarcación y sin tocarla.

Recorrido 3:

El aspirante continúa el trayecto para acceder a la zona de carga, aproximando el vehículo a la plataforma de cargue y descargue (área demarcada), de manera que la parte posterior del vehículo quede a menos de 60 cm de la plataforma (valla plástica extensibles) sin tocarla. El aspirante debe realizar con máximo dos movimientos hacia atrás y uno hacia adelante para ubicar el vehículo en el área demarcada para cargue y descargue (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial).

El aspirante puede descender del vehículo una sola vez para verificar la aproximación a la plataforma de cargue y descargue (valla expansible naranja), detiene el vehículo, realiza transición de marcha de reversa a neutro, activa el freno de estacionamiento, apaga el motor del vehículo, para desabrochar el cinturón de seguridad y terminar la maniobra.

Final de la totalidad de la prueba. El recorrido 3 de la maniobra 16 marca el final de la prueba.

Traslado vehículo a zona segura (no evaluable):

Una vez finalizada la última maniobra evaluada, el evaluador de la prueba transportará el vehículo hasta la zona segura.

Dimensiones del área de la maniobra:

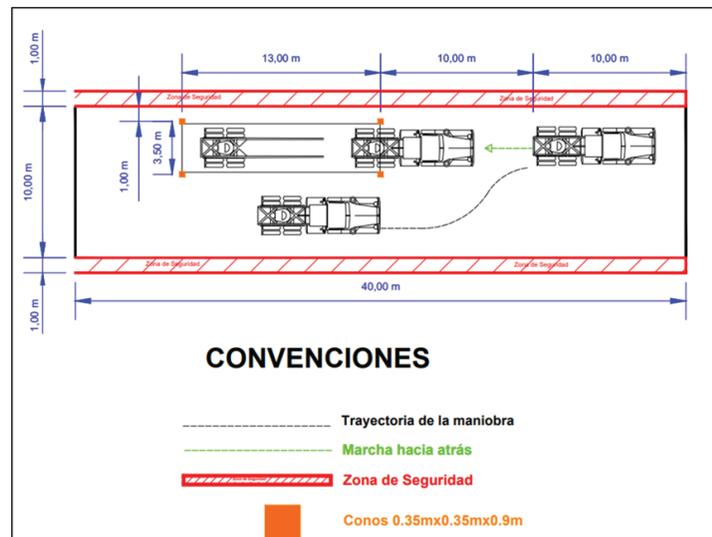
- Longitud mayor del área de maniobra: 90 metros.
- Longitud menor del área de maniobra: 30 metros.
- Ancho del área de maniobra: 10 metros.

Nota 27. Al ubicarse el vehículo dentro del cajón de estacionamiento (área de 12,20 x 3,50 metros- ver ilustración 17), se evaluará que ninguna parte del vehículo sobrepase las líneas de demarcación que conforman este cajón, siendo el borde interno la cara de la línea que da hacia el vehículo, respectivamente.

2.3.1.1.4 Categoría B3-C3

Maniobra 17: Acoplamiento del semirremolque

Ilustración 19. Maniobra de acoplamiento del semirremolque para categorías B3 y C3



Descripción:

La prueba debe iniciar con la maniobra de acoplamiento del semirremolque.

Esta maniobra permite la presencia del auxiliar de prueba de destreza individual en la pista, para verificar y asegurar las condiciones de seguridad tanto del aspirante como del vehículo.

Acercamiento al vehículo (no evaluable):

El aspirante inspecciona visualmente el conjunto de vehículos (Unidad Tractora – semirremolque) y valida estado de los componentes con el motor apagado, tales como: indicadores de desgaste de los neumáticos y presión de aire adecuada en cada uno de ellos, además que no presenten deformaciones, cortadas o bolsas de aire en el perfil, hombro y banda de rodamiento.

Se verifica el estado de las unidades de iluminación delanteras, laterales y traseras del conjunto de vehículos. El equipo de prevención y seguridad, elementos que deben estar vigentes y operativos; los niveles de fluido en el compartimiento del motor (aceite motor, líquido refrigerante, aceite hidráulico, y líquido limpiaparabrisas) así como baterías o acumuladores asegurados, libres de sulfato, sujeción de bornes y cables, así como elementos adicionales (cubierta de baterías y bornes, si aplica, Interruptor general o master).

También la tensión y estado de las correas o bandas asociadas al funcionamiento del motor y los sistemas neumáticos, hidráulicos, eléctricos y mecánicos para el acoplamiento tales como: soportes, pernos de fijación, seguros de la mordaza, el estado físico, condiciones de lubricación (teflón o grasa) de la quinta rueda y perno rey, elevadores o pies de apoyo, conectores, líneas neumáticas, eléctricas y electrónicas.

Nota 28. Para la inspección es importante tener en cuenta el tipo de semirremolque (Furgón, Tanque, Volquete, Hormigonero, Portacontenedor, Cama baja, Plataforma o Planchón, entre otros).

Condiciones de inicio de la maniobra (no evaluable):

El aspirante recibe el vehículo apagado, en neutro, con el sistema de frenos de estacionamiento activado y con las luces apagadas.

Recorrido 1-arranque de la maniobra:

El aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad y procede a encender el motor. Una vez que tenga cargada la presión de aire necesaria, desactiva el freno de estacionamiento y realiza cambio de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo", sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, activa las luces de estacionamiento.

Recorrido 2

Comienza el recorrido cuando la unidad tractora entra a la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19), con el cinturón de seguridad abrochado, desactivado el freno de estacionamiento, con el vehículo encendido en primera marcha, sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, con las luces de estacionamiento activas durante todo recorrido. El aspirante avanza en diagonal hasta ubicar la unidad tractora a 10 metros (con un desfase permitido en ambos extremos de dos (2) metros) adelante del semirremolque. Todo el recorrido se realiza sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19).

Parada:

El aspirante ingresa a la zona de parada (área de 10,00 x 10,00 metros, con un desfase permitido en ambos extremos de dos (2) metros) -ver ilustración 19), realiza la detención total del vehículo realizando la transición de marcha de primera a neutro, sin que se le apague el motor, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 10,00 x 10,00 metros, con un desfase permitido en ambos extremos de dos (2) metros) -ver ilustración 19).

Recorrido 3

El aspirante comienza el recorrido por la zona de área de 20,00 x 10,00 metros (ver ilustración 19).

Sin dejar apagar el motor del vehículo, realiza transición de marcha de primera a neutro y acciona el freno de estacionamiento de la unidad tractora, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19).

Verificación fuera de la unidad tractora:

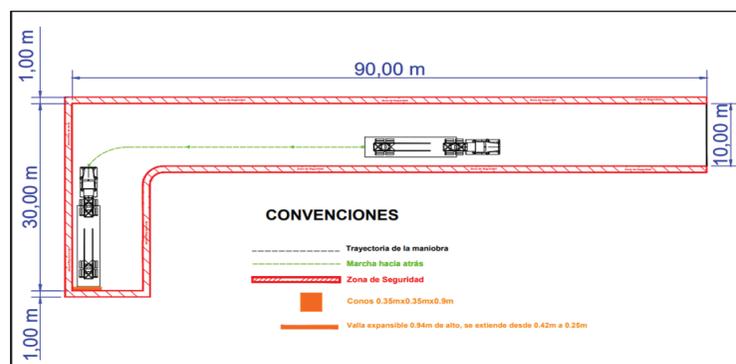
El aspirante desciende para retirar las calzas y elevar totalmente tren de apoyo del semirremolque dejándolo en orden de marcha y termina la maniobra.

Al terminar la maniobra 17 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 18.

Nota 29. Posterior a la realización de cada segmento de la maniobra por parte del aspirante, el auxiliar de prueba de destreza individual debe verificar que todo se esté desarrollado de manera correcta, con el fin de dar continuidad a la prueba, bajo condiciones de seguridad para el aspirante y el vehículo. En caso de que algún procedimiento realizando por el aspirante vaya en contra de la seguridad de sí mismo y el vehículo, el auxiliar lo corregirá y dará continuidad a la prueba, sin realizar ningún tipo de calificación, guardando registro de los ajustes realizados.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud menor del área de maniobra: 33 metros.
- Ancho del área de maniobra: 10 metros.

Maniobra 18: Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga.**Ilustración 20. Maniobra de marcha atrás en recta y curva para categorías B3 y C3****Descripción:****Recorrido 1-arranque de la maniobra**

Desde el lugar donde termina la maniobra 17, el aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad, procede a desactivar los frenos de estacionamiento del conjunto de vehículos y verifica que las luces de estacionamiento estén activas. Realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, para retroceder con el conjunto de vehículos (unidad tractora y semirremolque) y sin salirse de la zona de marcada).

19) sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de dicha zona. Realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor del vehículo, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado. Retrocede en línea recta y alinea la parte posterior de la unidad tractora con la parte frontal del semirremolque hasta que la quinta rueda toque el semirremolque.

Parada:

sin dejar apagar el motor del vehículo, realiza transición de marcha de reversa a neutro y acciona el freno de estacionamiento de la unidad tractora, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19).

Verificación fuera de la unidad tractora 1:

Desciende de la unidad tractora, verifica alineación de la quinta rueda y el perno rey (King pin). En caso de ser necesario corregir la alineación se podrá hacer máximo una vez con un movimiento hacia adelante y uno hacia atrás de la unidad tractora, sin que se le apague el motor, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19).

Ubica las calzas en los neumáticos o ruedas del semirremolque, conecta las líneas de servicio entre la unidad tractora y el semirremolque.

Verificación al interior de la unidad tractora 1:

Aborda el habitáculo de la unidad tractora, procede a desactivar freno de estacionamiento del semirremolque

Verificación fuera de la unidad tractora 2:

Desciende y verifica el suministro de aire al sistema de frenos del semirremolque (importante validar que las líneas de aire no estén cruzadas) y eleva o baja el semirremolque según necesidad.

Verificación al interior de la unidad tractora 2:

Aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad, activa el freno de estacionamiento del semirremolque y desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora, realiza transición de marcha de neutro a reversa y avanza hasta acoplar la quinta rueda de la unidad tractora con el perno rey (King pin) del semirremolque.

Activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora y verifica que el freno de estacionamiento del semirremolque esté activo.

Verificación fuera de la unidad tractora 3:

Desciende de la unidad tractora y procede a elevar el tren de apoyo del semirremolque máximo 5 cm sobre el plano de referencia o el piso (esto como criterio de seguridad en la aplicación "prueba del tirón" recorrido 4).

Recorrido 4

El aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad. Realiza transición de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo", desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora, embraga hasta punto de contacto verificando el acople del conjunto de vehículos (prueba del tirón) sin dejar apagar el motor, verifica el funcionamiento de las luces de señalización del conjunto de vehículos y activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora.

Parada:**Recorrido 2-Reversa en recta y movimientos para giro del vehículo**

El aspirante mantiene activas las luces de estacionamiento, retrocede en línea recta sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada de la maniobra (ver ilustración 20), sin que se apague el motor y con el cinturón de seguridad abrochado.

El aspirante mantiene activas las luces de estacionamiento, gira el semirremolque trazando la curva derecha y manteniendo los ejes del semirremolque (neumáticos o llantas traseras) dentro de la demarcación y sin tocarla, sin que se apague el motor y con el cinturón de seguridad abrochado.

El aspirante realiza con el conjunto de vehículos máximo dos movimientos hacia atrás y dos hacia adelante (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial)

Entre la zona de 10,00 x 30,00 metros (ver ilustración 20), el aspirante retoma la vía en línea recta y aproxima el conjunto de vehículos a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja), manteniendo activas las luces de estacionamiento, sin que se apague el motor, con el cinturón de seguridad abrochado y sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada de la maniobra (ver ilustración 20).

Recorrido 3- Segundo tramo recto y final de maniobra

El aspirante ubica la parte posterior del semirremolque a menos de 60 cm de la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja) y sin tocarla, manteniendo activas las luces de estacionamiento sin que se apague el motor, con el cinturón de seguridad abrochado y sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada de la maniobra (10,00 x 30,00 metros -ver ilustración 20).

El aspirante detiene el conjunto de vehículos, realiza transición de marcha de reversa a neutro, activa los frenos estacionamiento del conjunto de vehículos y termina la maniobra.

El aspirante podrá descender de la unidad tractora una sola vez para verificar la aproximación a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja) En este caso:

- sin dejar apagar el motor del vehículo, realiza transición de marcha de reversa a neutro y acciona el freno de estacionamiento de la unidad tractora, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (10,00 x 30,00 metros -ver ilustración 20); y
- el aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad, procede a desactivar los frenos estacionamiento del conjunto de vehículos y verifica que las luces de estacionamiento estén activas. Realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, para retroceder con el conjunto de vehículos (unidad tractora y semirremolque) y sin salirse de la zona demarcada).

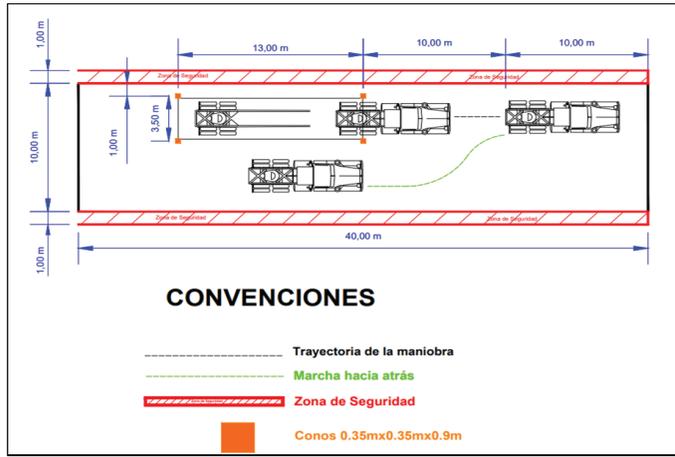
Al terminar la maniobra 18 se debe continuar inmediatamente con la maniobra 19.

Nota 30. Para inicio de maniobra 19, el aspirante debe desplazar el vehículo entre el punto de terminación de la maniobra 18 y el punto de inicio de la maniobra 19, teniendo presente que este recorrido no es evaluable, pero se debe hacer con todas las medidas de seguridad y precaución necesarias.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud mayor del área de maniobra: 90 metros.
- Longitud menor del área de maniobra: 30 metros.
- Ancho del área de maniobra: 10 metros.

Maniobra 19: Desacoplamiento del semirremolque
Ilustración 21. Maniobra de desacoplamiento del semirremolque



Descripción:

La prueba debe finalizar con la maniobra de desacoplamiento del semirremolque.

Recorrido 1:

El aspirante desciende del vehículo y ubica los tacos en los neumáticos o llantas del semirremolque, libera el seguro de la quinta rueda, eleva el semirremolque por medio del tren de apoyo según necesidad, desconecta las líneas de servicio entre la unidad tractora y el semirremolque, finalmente desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora.

Nota 31. Es de acotar que el piso o el plano de referencia de la pista debe ser completamente plano y en buen estado, además contar con placas de apoyo o polines para el tren de apoyo o elevadores del semirremolque.

Recorrido 2

El aspirante realiza transición de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor y avanza con la unidad tractora 10 m en línea recta y detiene el vehículo.

Recorrido 3

El aspirante realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, retrocede en diagonal hacia la derecha hasta ubicarla en paralelo con el semirremolque, detiene la unidad tractora, activa el freno de estacionamiento, apaga el motor, desabrocha el cinturón de seguridad y termina la maniobra.

Nota 32. El aspirante debe ubicar el conjunto de vehículos en la posición de recibido (maniobra 2), esto debe ser señalado (Se señala con cono de 90 cm en total 4 como lo muestra la ilustración 21).

Final de la totalidad de la prueba. El recorrido 3 de la maniobra 19 marca el final de la prueba.

Dimensiones del área de la maniobra:

- Longitud mayor del área de maniobra: 90 metros.
- Longitud menor del área de maniobra: 30 metros.
- Ancho del área de maniobra: 10 metros.

2.3.1.2 Listado de maniobras por categoría de licencia

A continuación, se mencionan las maniobras específicas que aplican para cada categoría de licencia de conducción. Para cada caso, las maniobras deberán evaluarse en una pista, de tal manera que se ejecuten en la misma secuencialmente; a manera de ejemplo, para la categoría A1, en la pista se implementan las áreas de la maniobra 0 hasta la maniobra 7 (no incluye la maniobra 6) y se evalúa cada una, respectivamente.

2.3.1.2.1 Lista de maniobras categoría A1

- Maniobra 0: Carreteo.
- Maniobra 1: Circular sobre una franja de anchura limitada.
- Maniobra 2: Eslalon a baja velocidad.
- Maniobra 3: Aceleración y frenado controlado.
- Maniobra 4: Eslalon a alta velocidad y maniobra 4.1. Interacción con señales de tránsito verticales- Giro en U.
- Maniobra 5: Sortear un obstáculo a alta velocidad y frenado de emergencia.
- Maniobra 7: Interacción con señales de tránsito verticales y horizontales.

2.3.1.2.2 Lista de maniobras categoría A2

- Maniobra 0: Carreteo.
- Maniobra 1: Circular sobre una franja de anchura limitada.
- Maniobra 2: Eslalon a baja velocidad.
- Maniobra 3: Aceleración y frenado controlado.
- Maniobra 4: Eslalon a alta velocidad y maniobra 4.1. Interacción con señales de tránsito verticales- Giro en U
- Maniobra 5: Sortear un obstáculo a alta velocidad y frenado de emergencia.
- Maniobra 6: Desplazamientos en ocho.
- Maniobra 7: Interacción con señales de tránsito verticales y horizontales.

2.3.1.2.3 Lista de maniobras categorías B1 y C1

- Maniobra 8: Maniobra de avance y detención.
- Maniobra 9: Maniobra de reversa en curva para estacionamiento en perpendicular
- Maniobra 10: Maniobra de cambio de sentido de la marcha en espacio limitado.
- Maniobra 11: Estacionamiento en línea.
- Maniobra 12: Interacción con señal semafórica.

- Maniobra 13: Arranque y detención en rampa

2.3.1.2.4 Lista de maniobras categorías B2 y C2

- Maniobra 14: Cambio de carril.
- Maniobra 15: Estacionamiento en línea.
- Maniobra 16: Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga.

2.3.1.2.5 Lista de maniobras categorías B3 y C3

- Maniobra 17: Acoplamiento del semirremolque.
- Maniobra 18: Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga.
- Maniobra 19: Desacoplamiento del semirremolque.

2.3.2 Prueba de maniobras en vía pública

La prueba de maniobras en vía pública evalúa las habilidades del aspirante para interactuar con otros actores de la vía al conducir el vehículo en vías públicas.

Los aspirantes previamente a la realización de la prueba de maniobras en la vía pública deberán demostrar, en cuanto sea compatible con el vehículo, que son capaces de prepararse para una conducción segura.

Los aspirantes deberán efectuar obligatoriamente, con toda seguridad y con las precauciones necesarias, las operaciones siguientes:

- Comprobaciones previas. Entre otros, el aspirante deberá verificar los diversos sistemas de seguridad y elementos técnicos del vehículo, así como la documentación del mismo.
- Posición del conductor, regulación del asiento y los retrovisores y utilización del cinturón de seguridad.
- Puesta en marcha del motor y arranque y desbloqueo de la dirección.
- Progresión normal. Posición en la calzada y utilización del carril adecuado. Conducción en curva. Distancias de seguridad o separación. Velocidad adaptada al tráfico/vía y relación de marchas conveniente. Observación ante las distintas situaciones del tráfico. Cruce de túneles y pasos inferiores.
- Maniobras: Observación del tráfico, señalización y ejecución de las maniobras. Incorporaciones. Desplazamientos laterales. Adelantamientos. Comportamiento en intersecciones. Cambios de sentido. Paradas y estacionamientos.
- Abandonar el lugar de estacionamiento; arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación.
- Cambios de dirección: girar a la izquierda y a la derecha; cambiar de carril.
- Entrar y salir de una autopista (caso de existir): incorporación desde el carril de aceleración; salir por el carril de deceleración.
- Otros componentes viales (caso de existir): glorietas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de bus, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas.
- Tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.
- Obediencia de señales.

- Utilización de los sistemas de alumbrado y señalización óptica.
- Manejo del vehículo y sus mandos.

En cada una de las situaciones de conducción, deberán demostrar soltura en el manejo de los diferentes mandos del vehículo y dominio para introducirse en la circulación con total seguridad.

A lo largo de la prueba, deberán dar una impresión de seguridad. Los errores de conducción o un comportamiento peligroso que amenace la seguridad del vehículo de examen, sus pasajeros u otros usuarios de la vía, tanto si es necesaria como si no la intervención del evaluador será causa suficiente para interrumpir la prueba y calificar su falta de aptitud. No obstante, el evaluador podrá decidir la continuación de la prueba hasta que la detención del vehículo se pueda realizar de forma segura.

Deberán, asimismo, mostrar un comportamiento prudente y cortés. Éste es un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad que el evaluador debe tener en cuenta para hacerse una idea general de su preparación. Será un criterio positivo una conducción flexible y dispuesta, aparte de segura, que tenga en cuenta las condiciones meteorológicas y de la vía pública, de los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquella, especialmente de los más vulnerables, y una capacidad de anticipación.

Los aspirantes a las licencias de las categorías A1 y A2, además de las operaciones indicadas, deberán efectuar obligatoriamente las siguientes:

- Antes de iniciar la prueba. En presencia del evaluador cada aspirante deberá demostrar que sabe y es capaz de:
 - Colocarse y ajustarse correctamente el casco y verificar los demás equipos de seguridad y protección propios de la motocicleta.
 - Quitar el soporte del vehículo.
- Una vez finalizada la prueba. El conductor deberá dejar la motocicleta correctamente estacionada, con el motor apagado apoyada sobre su soporte.

Los aspirantes a las licencias de las categorías B2, C2, B3 y C3, además de las operaciones indicadas, deberán efectuar las siguientes:

- Verificar la asistencia del frenado y de la dirección.
- Utilizar los diversos sistemas de frenado.
- Utilizar los sistemas de reducción de velocidad distintos del freno de servicio.
- Adaptar la trayectoria del vehículo en las curvas, teniendo en cuenta su longitud y voladizos.
- Comprobar el estado de las ruedas, tornillos de fijación de estas, guardabarros, parabrisas, ventanillas y limpiaparabrisas, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza).
- Conducir de forma que se garantice la seguridad vial.
- Arrancar, cambiar, detenerse y parar con suavidad y seguridad.
- Adoptar las disposiciones particulares relativas a la seguridad del vehículo y de las personas transportadas.

Para el desarrollo de la prueba, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá definir mínimo tres (3) recorridos y que cumplan con las siguientes características mínimas:

- Circulación en vía:
 - Circulación en vías cuya velocidad máxima sea 30 km/hora, o en una vía clasificada como malla vial residencial local o rural.

<p>ii. Circulación en vías cuya velocidad sea superior a 30 km/hora, o en una vía clasificada como arterial.</p> <p>b) Giros en intersección tipo PARE o semaforizadas:</p> <p>i. Mínimo un giro a la Izquierda</p> <p>ii. Mínimo un giro a la Derecha.</p> <p>c) Interacción con señales de tránsito horizontales y verticales:</p> <p>i. Pare.</p> <p>ii. Semáforo.</p> <p>iii. Cruce peatonal.</p> <p>Nota 1. Todas las vías seleccionadas deben ser acordes a las dimensiones de los vehículos dependiendo de la categoría de licencia de conducción a evaluar por parte del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).</p> <p>Nota 2. El aspirante deberá realizar un recorrido mínimo de diez (10) km. Cada recorrido inscrito para la prueba de maniobras en vía pública para todas las categorías deberá tener una distancia de por lo menos once (11) km, con el fin que la distancia adicional cubra casos fortuitos o de fuerza mayor que impliquen un desvío respecto a la trayectoria original.</p> <p>Nota 3. Con el fin de evitar cualquier riesgo para los aspirantes a obtener licencias de conducción de categorías A1 y A2, su prueba de maniobras en vía pública debe realizarse si la vía se encuentra seca y sin láminas de ningún tipo de líquido sobre la superficie de rodadura. No obstante, en caso de lluvia al momento de presentar la prueba, el aspirante y el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) podrán decidir si se desea continuar la prueba bajo el propio riesgo del aspirante sobre el resultado de la prueba, lo que deberá quedar de manera escrita</p> <p>En caso de que la vía se encuentre mojada posterior a la lluvia, la prueba de maniobras en vía pública debe realizarse, siempre y cuando la superficie de rodadura no mantenga láminas de agua con un espesor que promueva el hidropneumático o deslizamiento, o zonas con encharcamientos.</p> <p>Nota 4. La prueba de maniobras en vía pública deberá finalizar a más tardar a las 6:00 p.m.</p> <p>Nota 5. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) cargará en la plataforma tecnológica un "Manual Guía para la Evaluación" que contenga como se aplicarán los criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública a cada operación de cada recorrido.</p> <p>Nota 6. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE podrá desarrollar pruebas de maniobras en vía pública, por vehículo, según lo siguientes tiempos, por categoría de licencia: para A1, A2, B1 y C1 cada prueba entre cuarenta y cinco (45) y (90) minutos, para B2, C2, B3 y C3, cada prueba entre sesenta minutos (60) y noventa (90) minutos. El proceso inicia con la validación inicial de la identidad del aspirante a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV. En todos los casos este tiempo incluye, entre otros aspectos, el alistamiento del vehículo por parte del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, el alistamiento del vehículo por parte del aspirante (ajuste de espejos y silla, cuando aplique), el tiempo de ejecución de las maniobras, el tiempo transcurrido entre la finalización de la última maniobra de la prueba y la transmisión de la información del vehículo al centro de control.</p> <p>Si el aspirante no realiza el recorrido mínimo de diez (10) km en cuarenta (40) minutos, la prueba será calificada con la información recopilada. Sin embargo, dichos casos serán revisados para determinar si la causa es atribuible al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), o por caso fortuito o fuerza mayor.</p> <p>Nota 7. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá realizar la prueba de maniobras en vía pública teniendo en cuenta las condiciones mínimas establecidas en el numeral 5.3.2 del presente Anexo para cada recorrido. El recorrido a realizar por cada aspirante</p>	<p>en su prueba de maniobras en vía pública será seleccionado de manera aleatoria por la plataforma del Centro Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), al momento de la validación de la identidad previa a la presentación de esta prueba.</p> <p>Nota 8. La superficie de rodadura de las rutas seleccionadas para la prueba de maniobras en vía pública deberá ser preferiblemente pavimentada, lisa y que permita el buen tránsito para la realización de la prueba. El tipo de pavimento puede ser flexible (asfalto) o rígido (losas de concreto hidráulico).</p> <p>Nota 9. Para las categorías de licencias B2, C2, B3 y C3, la prueba de maniobras en vía pública deberá ser realizada sin carga.</p> <p>Nota 10. El evaluador del Centro de Apoyo Logístico a la Evaluación (CALE) le explicará al aspirante, el recorrido de la prueba de destreza individual.</p> <p>2.4 Criterios de evaluación del examen práctico</p> <p>2.4.1 Criterios de evaluación en la prueba de destreza individual</p> <p>La prueba de destreza individual será calificada teniendo en cuenta las faltas que el aspirante cometa en la prueba.</p> <p>El aspirante inicia la prueba con 100 puntos como valor total de la prueba, dicho puntaje disminuirá de acuerdo con las faltas cometidas. El puntaje obtenido determinará si el aspirante aprueba o no aprueba.</p> <p>El puntaje mínimo para aprobar la prueba de destreza individual es 60 puntos, si el aspirante obtiene menos de 60 puntos no aprobará la prueba de destreza individual y por ende no podrá presentar la prueba de maniobras en vía pública.</p> <p>Los errores en que incurra el aspirante son considerados faltas clasificadas así:</p> <p>a) Eliminatorias. Se consideran faltas eliminatorias las que demuestran que el aspirante no tiene el suficiente dominio del vehículo o no conoce los elementos de seguridad vial básicos, mínimos y obligatorios para transitar por el territorio nacional. El aspirante que incurra en este tipo de falta obtendrá como resultado "NO APROBADO".</p> <p>b) Deficientes. Se consideran faltas deficientes las que demuestran poco dominio del vehículo o inadecuado uso de los mandos, pero sin impedir la realización de la maniobra. Cada falta deficiente disminuye el puntaje del aspirante 11 puntos sobre el valor total de la prueba.</p> <p>c) Leves. Se consideran faltas leves las que afectan la ejecución de la maniobra o manejo de los mandos y capacidades de conducción con imprecisiones mínimas en el ejercicio. Cada falta leve disminuye 5 puntos sobre el valor total de la prueba.</p> <p>El aspirante que incurra en cualquiera de las siguientes combinaciones de faltas, no aprobará la prueba de destreza individual:</p> <p>i. Opción A: 1 Falta Eliminatoria</p> <p>ii. Opción B: 4 Faltas Deficientes</p> <p>iii. Opción C: 9 Faltas Leves</p> <p>iv. Opción D: Las diferentes combinaciones de la suma de falta(s) deficiente(s) y/o falta(s) leve(s) que sumen en total 41 puntos o más.</p> <p>Los criterios de calificación, en donde se especifican los dominios adecuados y las faltas (ejecución inadecuada del dominio) por categoría de licencia de conducción, se presentan de la tabla 3 a la 6.</p> <p>Nota 11. En caso de que al realizar alguna de las maniobras, la persona evaluadora deba intervenir para operar el vehículo con el fin de evitar una colisión o responder ante una situación de emergencia, se considera una falta eliminatoria.</p>
---	---

Tabla 3. Criterios de evaluación de destreza individual en categoría A1 y A2

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
Maniobra 0: Carreteo	Recorrido 1: El aspirante se ubica en el cajón de inicio retira el soporte lateral o central de la motocicleta, la sostiene ubicándose al lado izquierdo de esta, coloca la transmisión en neutro con el motor apagado para carretearla, sin que ninguna parte de las llantas sobrepase el borde interno de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas de rectángulo de 4 x 5 metros) y hasta la zona delimitada (cajón de fin de maniobra de 2,50 x 1,30 metros adyacente al de inicio) realizando los movimientos que considere necesarios.	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1				
		No retira el soporte de la motocicleta				X
		No realiza el recorrido con la marcha en neutro y el motor apagado				X
		No logra mantener la trayectoria dentro de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas de rectángulo de 4 x 5 metros), sin que ninguna parte de las llantas sobrepase el borde interno de estas líneas de demarcación.				X
		Deja caer la motocicleta	X			
		No sostiene la motocicleta ubicándose en el lado izquierdo de esta				X
		No detiene la motocicleta dentro de la zona delimitada				X
Maniobra 1: Circular sobre una franja de anchura limitada	Recorrido 1: El aspirante se sube a la motocicleta en el cajón de fin de maniobra demarcado en la maniobra 0, retira el soporte lateral o central, enciende el motor de la motocicleta e introduce la primera marcha para arrancar manteniéndola en todo el recorrido, comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso	No Coloca el soporte de la motocicleta			X	
		No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1				
		No retira el soporte de la motocicleta				X
		Durante el recorrido se le apaga la motocicleta				X
No hace transición de marcha de neutro a primera al arrancar				X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	a la zona delimitada (área de 8,00 x 5,00 metros) y lo transita sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido (inicio de franja de anchura limitada) y sin salirse de la zona delimitada (área de 8,00 x 5,00 metros, sin que ninguna parte de las llantas toque el borde interno de las líneas de demarcación de esta área).	No mantiene los pies en los posapiés después de arrancar y durante el recorrido (no los deja en el aire ni los pone en el piso)		X		
		No mantiene la motocicleta en movimiento		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 8,00x5,00 metros)	X			
		No mantiene la motocicleta en primera marcha luego de arrancar			X	
	Recorrido 2: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 6,00 x 5,00 metros). El aspirante continúa el recorrido en primera marcha, sin accionar el acelerador, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido y sin que ninguna parte de las llantas toque el borde interno de las líneas de demarcación de la franja estrecha (ver la franja delimitada por las dos líneas gruesas separadas 0,25 metros y de longitud 6,00 metros). Al terminar la maniobra 1 debe continuar inmediatamente con la maniobra 2	Recorrido 2				
		No realiza el recorrido sin accionar el acelerador				X
		No mantiene la trayectoria sin que ninguna parte de las llantas toque el borde interno de las líneas de demarcación de la franja estrecha (franja delimitada por las dos líneas gruesas separadas 0,25 metros y de longitud 6,00 metros).	X			
		No logra mantener la motocicleta en primera marcha				X
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)			X	
		No logra mantener la motocicleta en movimiento			X	
No logra realizar el recorrido sin que se le apague el motor de la motocicleta					X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
Maniobra 2: Eslalon a baja velocidad	Recorrido 1: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 4,00 x 3,5 metros para categoría A1 y de 4,00 x 5,00 metros para categoría A2). El aspirante recorre el trayecto previo al eslalon con la motocicleta en marcha hacia adelante, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin despegar los pies de los posapiés, sin detenerse durante el recorrido y sin salirse de la zona delimitada (área inicial de 4,00 x 3,50 metros para categoría A1 y de 4,00 x 5,00 metros para categoría A2).	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1				
	Recorrido 2: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 16,00 x 3,50 metros para categoría A1 y área de 16,00 x 5,00 metros para categoría A2). El aspirante ingresa por la derecha del primer cono, ejecuta el desplazamiento sin que se apague el motor de la motocicleta, transitando de derecha a izquierda e izquierda a derecha sin hacer contacto con los obstáculos (conos), sin que ninguna de las llantas toque el borde interno de las líneas de demarcación (área de 16,00 x 3,50 metros para categoría A1 y área de 16,00 x 5,00 metros para categoría A2, sin despegar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido).	No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada				X
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		
		No logra realizar el recorrido sin que se le apague el motor de la motocicleta				X
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)			X	
		Recorrido 2				
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No logra mantener la motocicleta en movimiento			X	
		Durante la trayectoria hace contacto con los obstáculos (conos).	X			
No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)			X			
No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 16,00 x 3,50 metros para categoría A1 y área de 16,00 x 5,00 metros para categoría A2), las llantas tocan el borde interno de las líneas de demarcación de esta zona.			X			

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
Maniobra 3: Aceleración embrague y frenado controlado	Recorrido 1: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 21,50 x 5,00 metros). El aspirante se asegura que la motocicleta llegue a segunda marcha durante el recorrido-preferiblemente de primera a segunda marcha (longitud de 21,50 metros), acelera hasta alcanzar una velocidad para hacer el recorrido en máximo 4 segundos, sin salirse de la zona delimitada (ver área inicial de 21,50 x 5,00 metros), sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor y sin detenerse durante el recorrido.	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1				
		No hace transición de primera a segunda marcha		X		
		No realiza el recorrido en 5 segundos	Más de 6 segundos	Más de 5 segundos y menos 6 segundos		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 21,50 x 5,00 metros).		X		
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta			X	
	No logra mantener la motocicleta en movimiento		X			
	Recorrido 2: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 0,50 x 1,30 metros). El aspirante no acelera durante el recorrido 2 (longitud de 0,50 metros), aplica presión en el pedal del freno trasero y luego en el manillar del freno delantero condición que se debe mantener hasta que la motocicleta se detenga luego de haber recorrido los 0,50 metros, sin dejar apagar el motor de la	Recorrido 2				
		No presiona el pedal del freno trasero y el manillar del freno delantero para detenerse		X		
		No hace la transición de segunda a primera marcha, y de primera a neutro		X		
		El aspirante se cae de la motocicleta	X			
		No realiza el recorrido y en el frenado se le apaga el motor de la motocicleta			X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	motocicleta, sin que ninguna parte de las llantas pise el borde interno de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas del rectángulo de 0,50 x 1,30 metros) y sin que se caiga la moto.	No frena la motocicleta dentro de la zona delimitada (área de 0,50 x 1,30 metros), y alguna parte de la llanta delantera pisa el borde interno de las líneas de demarcación de esta zona.	X			
Maniobra 4: Eslalon a alta velocidad	Recorrido 1: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 40,00 x 8,00 metros). El aspirante introduce la primera marcha y avanza acelerando sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido de 40 metros y sin salirse de la zona delimitada, recorriendo 40 metros antes de iniciar el eslalon-zigzag (área de 40,00 x 8,00 metros).	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra		X		
		Recorrido 1				
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.			X	
		No hace transición de marcha de neutro a primera al arrancar.			X	
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X		
	No logra mantener la motocicleta en movimiento		X			
	Recorrido 2: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 28,00 x 8,00 metros). El aspirante inicia el sobrepaso del primer cono por la izquierda recorre 28 metros, ejecuta el desplazamiento sin que se apague el motor, transitando de izquierda a derecha y de derecha a izquierda sin hacer contacto con los obstáculos (conos), sin salirse de la zona delimitada (área de 28,00 x 8,00 metros), acelera y hace los cambios de marcha necesarios para hacer el recorrido en máximo	Recorrido 2				
		No hace transiciones de marcha secuencialmente hacia adelante		X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta			X	
		No realiza el recorrido en 9 segundos	Más de 11 segundos	Más de 9 segundos y menos 11 segundos		
No logra mantener la motocicleta en movimiento			X			

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve		
	9 segundos, sin despegar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido.	Durante la trayectoria hace contacto con los obstáculos del zigzag (conos)	X				
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 28,00 x 8,00 metros).		X			
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X			
Maniobra 4.1. Interacción con señales de tránsito verticales – Giro en U	Recorrido 1 Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 7,00 x 13,00 metros). El aspirante mantiene la motocicleta en movimiento en dirección a la zona de giro, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse durante el recorrido y sin salirse de la zona delimitada (área de 7,00 x 13,00 metros). La prueba puede desarrollarse haciendo que el motociclista mantenga una trayectoria recta entre el final del recorrido 2 de la maniobra 4 y el recorrido 1 de la maniobra 4.1	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X				
		Recorrido 1					
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X	
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada.				X	
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)			X		
		No logra mantener la motocicleta en movimiento				X	
		Recorrido 2					
		Recorrido 2 – Señales verticales Giro en U El aspirante disminuye la velocidad antes de la señal de giro en U, realiza el giro entre los conos y aumenta la velocidad, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse hasta el final del recorrido y sin salirse de la zona delimitada.	No logra disminuir la velocidad a menos de 20 km/h	Más de 30 km/h	Más de 23 km/h y a menos de 30 km/h		
			Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)	X			
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada. (área de 15,00 x 13,00 metros)	X			
		No mantiene la trayectoria que describen los pares de conos y hace contacto con los mismos.		X		
Maniobra 5: Sortear un obstáculo a alta velocidad y frenado de emergencia	Recorrido 1: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 82,00 x 2,00 metros), siguiendo la trayectoria que describen los pares de conos. El aspirante desplaza la motocicleta en el trayecto previo al recorrido 2, acelerando a fondo hasta alcanzar una velocidad para hacer el recorrido en máximo 9 segundos, sin que se apague el motor, sin despegar los pies del lugar destinado como soporte y sin salirse de la zona delimitada.	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1				
		No logra hacer las transiciones de marcha secuencialmente hacia adelante			X	
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)			X	
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 82,00 x 2,00 metros).			X	
		No realiza el recorrido en máximo 12 segundos	Más de 15 segundos	Más de 12 segundos y menos 15 segundos		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
		No mantiene la trayectoria que describen los pares de conos y hace contacto con los mismos.		X	
	Recorrido 2: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 10,00 metros x 1,30 metros). El aspirante ejecuta el desplazamiento sin que se apague el motor, realiza el sorteo de obstáculos (conos) por izquierda pasando por entre el par de conos separados 0,60 metros (ancho 1,30 metros entre el segundo cono y el último), sin hacer contacto con los mismos, sin bajar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido.	Recorrido 2			
		Durante la trayectoria hace contacto con los conos.			X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 10,00 metros x 2,00 metros).	X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada		X	
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)	X		
		No logra mantener la motocicleta en movimiento	X		
	Recorrido 3: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 8,00 metros x 1,30 metros). El aspirante finaliza el sorteo de obstáculos y retorna la trayectoria recta de marcha, sin salirse de la zona delimitada (área de 8,00 metros x 1,30 metros), sin que se apague el motor de la motocicleta, sin despegar los pies de los posapiés y sin detenerse durante el recorrido 4.	Recorrido 3			
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.			X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 8,00 metros x 2,00 metros).		X	
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)	X		
		No logra mantener la motocicleta en movimiento	X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	Recorrido 4: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 14,50 x 1,30 metros -ver Ilustración 7). El aspirante realiza el recorrido sin acelerar durante el mismo, sin salirse de la zona delimitada (área de 14,50 x 1,30 metros - ver Ilustración 7), sin despegar los pies de los posapiés, sin que se apague el motor y sin detenerse durante el recorrido.	Recorrido 4			
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 14,50 x 1,30 metros).		X	
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X	
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.			X
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X	
	Recorrido 5: Comienza el recorrido cuando la moto inicia su ingreso a la zona delimitada (área de 14,50 x 5,00 metros). El aspirante no acelera durante el recorrido (longitud 0,50 metros), aplica presión en el pedal del freno trasero y luego en el manillar del freno delantero condición que se debe mantener hasta que la motocicleta se detenga luego de haber recorrido los 0,50 metros, sin dejar apagar el motor de la motocicleta, sin que ninguna parte de la llanta delantera pise el borde interno de las líneas de demarcación de la maniobra (líneas del rectángulo de 0,50 x 1,30 metros) y sin que se caiga la moto. Adicionalmente, al detenerse la motocicleta debe hacer el cambio de velocidad de segunda a primera marcha, y de primera a neutro.	Recorrido 5			
		No presiona el pedal del freno trasero y el manillar del freno delantero para detenerse		X	
		No hace la transición de segunda a primera marcha, y de primera a neutro			X
		El aspirante se cae de la motocicleta	X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.			X
		No frena la motocicleta dentro de la zona delimitada por los conos (área de 0,50 x 1,30 metros), así mismo alguna parte de la llanta delantera pisa el borde interno de las líneas de demarcación de esta zona.	X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
Maniobra 6: Desplazamientos en ocho	<p>Recorrido 2: El aspirante recorre el trayecto previo a los giros en ocho con la motocicleta en marcha hacia adelante, sin que se apague el motor, sin salirse de la zona delimitada (área de 21,10 x 13,00 metros y sin despegar los pies de los posapiés.</p> <p>El recorrido para la maniobra inicia ingresando por la zona central de los ochos en sentido antihorario, y el cambio de trayectoria entre ochos también se realiza en esta misma zona (zona central de los ochos, donde se interceptan los círculos), sin que ninguna parte de las llantas (delantera ni trasera) pise el borde interno de la línea de demarcación de la trayectoria externa de la figura de ocho (círculos externos de diámetro 10,00 metros).</p> <p>Recorrido 3: El aspirante gira a izquierda y derecha sobre las demarcaciones destinadas describiendo una trayectoria en figura de ocho sin que ninguna parte de las llantas (delantera ni trasera) pise el borde interno de la línea de demarcación de la trayectoria externa de la figura de ocho (círculos externos de diámetro 10,00 metros), manteniendo el equilibrio, utilizando únicamente el pedal del freno trasero para estabilizarse, sin dejar apagar el motor de la motocicleta y sin despegar los pies de los posapiés. El aspirante debe realizar 2 giros en trayectoria de ocho,</p>	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1 – (carreteo no evaluable y optativo)				
		Recorrido 2				
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 21,10 x 13,00 metros).	X			
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)	X			
		Recorrido 3				
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No aplica únicamente presión en el pedal de freno trasero para estabilidad (si es necesario)		X		
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X		
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	respectivamente.	No mantiene la trayectoria sobre las demarcaciones destinadas en una trayectoria en figura de ocho, alguna parte de las llantas (delantera y/o trasera) pisa el borde interno de la línea de demarcación de la trayectoria externa de la figura de ocho (círculos externos de diámetro 10,00 metros).		X		
		Recorrido 4				
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 21,10 x 13,00 metros).				X
No logra mantener la motocicleta en movimiento				X		
Maniobra 7: Interacción con señales de tránsito horizontales y verticales (SR – 01 PARE, pasos peatonales, línea de detención)	Recorrido 1 El aspirante mantiene la motocicleta en movimiento, sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague la motocicleta, sin detenerse hasta el final del recorrido y sin salirse de la zona delimitada.	No tiene abrochado el casco durante toda la maniobra	X			
		Recorrido 1				
		No realiza el recorrido en primera marcha				X
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No mantiene los pies en los posapiés durante la trayectoria hasta el final del recorrido (los deja en el aire o los pone en el piso)		X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada		X		
	Recorrido 2 – Señales verticales SR – 01 PARE 1 El aspirante disminuye la velocidad a 10 metros de la señal de SR – 01 PARE, detiene completamente el vehículo a 2 metros de la señal, sin que se le apague el motor de la motocicleta y sin salirse de la zona delimitada.	Recorrido 2				
		No realiza el recorrido en primera marcha				X
		No frena la motocicleta dentro de la zona delimitada (2 metros antes del SR – 01 PARE)	X			
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada				X
		El aspirante se cae de la motocicleta		X		
	Recorrido 3: El aspirante inicia el movimiento de la motocicleta en primera marcha manteniéndola en todo el recorrido, y lo transita sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse hasta el inicio del recorrido 4 y sin salirse de la zona delimitada.	Recorrido 3				
		No mantiene la motocicleta en primera marcha luego de arrancar				X
		Mantiene los pies en los posapiés después de arrancar y hasta el final del recorrido (no los deja en el aire ni los pone en el piso)		X		
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada		X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	Recorrido 4 – Señales verticales SR – 01 PARE 2 El aspirante detiene completamente el vehículo a 2 metros de la señal de SR – 01 PARE, sin que se le apague el motor de la motocicleta y sin salirse de la zona delimitada.	Recorrido 4				
		No realiza el recorrido en primera marcha				X
		No frena la motocicleta dentro de la zona delimitada (2 metros antes del SR – 01 PARE)	X			
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.				X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada				X
	El aspirante se cae de la motocicleta		X			
	Recorrido 5: El aspirante inicia el movimiento de la motocicleta en primera marcha manteniéndola en todo el recorrido, y lo transita sin despegar los pies de los posapiés, sin que se le apague el motor de la motocicleta, sin detenerse hasta el inicio del recorrido 5 y sin salirse de la zona delimitada.	Recorrido 5				
		No mantiene la motocicleta en primera marcha luego de arrancar				X
		No mantiene los pies en los posapiés después de arrancar y hasta el final del recorrido (no los deja en el aire ni los pone en el piso)		X		
		No logra mantener la motocicleta en movimiento		X		
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada		X		
Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.					X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	Recorrido 6 – Señales horizontales (Cebras y línea de detención) El aspirante detiene completamente el vehículo antes de la línea de detención, sin que se le apague la motocicleta y sin salirse de la zona delimitada.	Recorrido 6			
		No realiza el recorrido en primera marcha			X
		No frena la motocicleta dentro de la zona delimitada (toca la línea de detención)	X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor de la motocicleta.			X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada			X
		El aspirante se cae de la motocicleta		X	

Tabla 4 Criterios de evaluación de destreza individual en categoría B1 y C1

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Trasversal	Trasversal	Dominios transversales a todas las maniobras			
		No mantiene abrochado el cinturón de seguridad durante la ejecución de cada una de las maniobras	X		
Maniobra 8: Avance y detención	Recorrido 1: Hace transición de marcha de neutro a primera manteniendo la trayectoria dentro de la zona delimitada, sin que el motor del vehículo se apague y sin sobrepasar la línea de detención de (CRUCE CEBRA) y el vehículo está en detención durante 5 segundos.	Recorrido 1			
		No mantiene el vehículo en primera marcha durante el recorrido			X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		Parada: No detiene el vehículo y sobrepasa la línea de detención de (CRUCE CEBRA)		X	
	Recorrido 2: El aspirante hace transición de marcha de neutro a primera manteniendo la trayectoria dentro de la zona delimitada sin que el motor del vehículo se apague, deteniéndose ante la señal de SR - 01 PARE horizontal durante 5 segundos.	Recorrido 2			
		No mantiene el vehículo en primera marcha para poner en movimiento el vehículo			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada			X
	Recorrido 3: El aspirante hace transición de marcha de neutro a primera manteniendo la trayectoria dentro de la zona delimitada, sin que el motor del vehículo se apague,	Recorrido 3			
		No hace la detención del vehículo antes de la señal de "SR - 01 PARE "	X		
		No hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	deteniéndose ante la señal de SR - 01 PARE horizontal durante 5 segundos y haciendo transición de marcha de neutro a primera. Hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo, manteniendo la trayectoria dentro de la zona delimitada hasta los 16 metros y hace transición de marcha de primera a neutro para detención del vehículo.	Durante el recorrido se le apaga el motor el motor del vehículo.			X	
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada			X	
		No hace detención del vehículo antes de la señal de "SR - 01 PARE"	X			
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X	
Maniobra 9: Maniobra de reversa en curva para estacionamiento en perpendicular	Recorrido 1 El aspirante activa las luces de estacionamiento del vehículo. Hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo sin dejar apagar el motor; mantiene la trayectoria del vehículo dentro de la zona delimitada alcanzando una distancia de 10 metros; hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo.	No posee dominio transversal a toda la maniobra			X	
		No tiene las luces de estacionamiento encendidas durante la maniobra		X		
		Recorrido 1				
		No activa las luces de estacionamiento la maniobra		X		
		No hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo			X	
		Durante el recorrido se le apaga el motor el motor del vehículo.			X	
		No mantiene la trayectoria del vehículo y hace contacto con la zona delimitada sin alcanzar una distancia de 10 metros			X	
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	Recorrido 2: El aspirante activa las luces de estacionamiento para ubicar el vehículo, utilizando máximo tres movimientos, dos hacia atrás y uno hacia adelante.	Recorrido 2			
		No hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo			X
		No gira el vehículo hacia la izquierda con 2 movimientos hacia atrás		X	
	Recorrido 3 Realiza la transición de marcha de neutro a reversa para desplazar el vehículo en paralelo entre los límites. Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Activa el freno de estacionamiento y desactiva las luces de estacionamiento.	Recorrido 3			
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X	
		No hace transición de marcha de neutro a primera para avanzar con el vehículo			X
		No gira el vehículo hacia adelante con un movimiento			X
		No hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo			X
		No hace recorrido en reversa manteniendo la trayectoria dentro de la zona delimitada		X	
		No estaciona el vehículo entre los límites laterales			X
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X	
		No activa el freno de estacionamiento del vehículo			X
		No desactiva las luces de estacionamiento al finalizar la maniobra			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Maniobra 10: Maniobra de cambio de sentido de la marcha en espacio limitado	Recorrido 1: (Para Llevar el vehículo desde la posición final de la maniobra 9 hasta el punto de inicio en la zona delimitada de la maniobra 10). El aspirante inicia transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo, manteniendo la trayectoria en curva hacia la izquierda, sin hacer contacto con la línea de detención ubicada a 7 m de la línea límite izquierda de la zona de maniobra (con respecto a la parte frontal del vehículo); activa la luz direccional izquierda y gira el vehículo con un solo movimiento hacia adelante. Hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo.	Recorrido 1			
		No hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor el motor del vehículo.			X
		No mantiene la trayectoria del vehículo hasta una distancia de 7 metros y hace contacto con las zonas delimitadas			X
		No activa la luz direccional izquierda		X	
		No gira el vehículo hacia la izquierda con un movimiento hacia adelante.		X	
		No hace la transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X
	Recorrido 2: El aspirante hace cambio de marcha de neutro a primera sin dejar apagar el motor, activa la luz direccional izquierda y gira el vehículo en la misma dirección con un movimiento hacia adelante, hasta alcanzar una distancia de 0,50 metros antes de la línea límite inferior de la zona de maniobra (con respecto a la parte frontal del vehículo). Hace la transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo. Luego, hace la transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo. Activa la luz direccional derecha y gira el vehículo en el mismo sentido, hasta alcanzar una distancia de 0,50 metros antes de la	Recorrido 2			
		No hace la transición de marcha de neutro a primera para poner en marcha el vehículo			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor el motor del vehículo.			X
		No activa la luz direccional izquierda		X	
		No gira el vehículo hacia la izquierda con 1 movimiento hacia adelante hasta alcanzar una distancia de 4 metros		X	
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	línea límite superior de la zona de maniobra (con respecto a la parte trasera del vehículo). Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo.	Hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo			X
		No activa la luz direccional derecha		X	
		No gira el vehículo hacia la derecha hasta alcanzar una distancia de 2 metros			X
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X	
		No hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor el motor del vehículo.			X
		No mantiene la trayectoria del vehículo hasta una distancia de 1 metro			X
	Recorrido 3: Inicia la trayectoria hacia adelante en curva (rodeando la parte inferior del cono) y ubica el vehículo en la línea de detención del inicio la maniobra 11. Hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo y activa el freno de estacionamiento.	Recorrido 3			
		No logra continuar la trayectoria hacia adelante hasta alcanzar una distancia de 28 metros			X
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X
		No activa el freno de estacionamiento del vehículo			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Maniobra 11: Estacionamiento en línea a derecha e izquierda	Recorrido 1: Derecha El aspirante activa las luces de estacionamiento para ubicar el vehículo en la zona delimitada. Hace transición de marcha de neutro a reversa para iniciar el recorrido, manteniendo la trayectoria del vehículo en línea recta hasta ubicar las llantas traseras con el primer cono de la zona de estacionamiento, sin dejar apagar el motor. Gira el vehículo hacia la derecha para ingresar a la zona de estacionamiento. Detiene el vehículo haciendo transición de marcha de reversa a neutro. Hace transición de marcha de neutro a primera poniendo en movimiento el vehículo hacia adelante con máximo dos movimientos. Hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a reversa con un movimiento hacia atrás, ubicando el vehículo en paralelo con la línea de demarcación de la pista a máximo 30 centímetros. Por último, hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo y activa el freno de estacionamiento	Recorrido 1: Derecha			
		No activa las luces de estacionamiento		X	
		No hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo			X
		No mantiene la trayectoria del vehículo en línea recta hasta ubicar las llantas traseras con el primer cono de la zona de estacionamiento			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		No gira el vehículo hacia la derecha para ingresar a la zona de estacionamiento			X
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X	
		No hace la transición de marcha de neutro a primera poniendo en movimiento el vehículo hacia adelante con máximo dos movimientos			X
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X
		No hace transición de marcha de neutro a reversa con un movimiento hacia atrás			X
		No logra ubicar el vehículo en paralelo con la línea de demarcación de la pista a máximo 30 centímetros			X
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X
		No activa el freno de estacionamiento del vehículo			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	Recorrido 2 Derecha: El aspirante desactiva el freno de estacionamiento. Hace transición de marcha de neutro a reversa para buscar la distancia de salida de la zona de estacionamiento. Hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a primera para salir de la zona de estacionamiento hasta 4 metros adelante del primer cono sin dejar apagar el motor. Ubicar el vehículo en la zona delimitada.	Recorrido 2: Derecha			
		No desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	
		No hace transición de marcha de neutro a reversa para buscar la distancia de salida de la zona de estacionamiento			X
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X	
		Recorrido 1: Izquierda			
		No hace transición de marcha de neutro a primera para salir de la zona de estacionamiento hasta 4 metros adelante del primer cono			X
	Recorrido 1: Izquierda Hace transición de marcha de neutro a reversa para iniciar el recorrido, manteniendo la trayectoria del vehículo en línea recta hasta ubicar las llantas traseras con el primer cono de la zona de estacionamiento, sin dejar apagar el motor. Gira el vehículo hacia la izquierda para ingresar a la zona de estacionamiento. Detiene el vehículo haciendo transición de marcha de reversa a neutro. Hace transición de marcha de neutro a primera poniendo en movimiento el vehículo hacia adelante con máximo dos movimientos. Hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a reversa con un movimiento hacia atrás, ubicando el vehículo en paralelo con la línea de demarcación de la pista a máximo 30 centímetros. Por último, hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo y activa el freno de estacionamiento.	Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		No hace transición de marcha de neutro a reversa para poner en movimiento el vehículo			X
		No mantiene la trayectoria del vehículo en línea recta hasta ubicar las llantas traseras con el primer cono de la zona de estacionamiento			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		No gira el vehículo hacia la izquierda para ingresar a la zona de estacionamiento			X
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X	
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
		No hace transición de marcha de neutro a primera poniendo en movimiento el vehículo hacia adelante con máximo dos movimientos			X	
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X	
		No hace transición de marcha de neutro a reversa con un movimiento hacia atrás			X	
		No logra ubicar el vehículo en paralelo con la línea de demarcación de la pista a máximo 30 centímetros			X	
		No hace la transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X	
		No activa el freno de estacionamiento del vehículo			X	
	Recorrido 2 Izquierda: El aspirante desactiva el freno de estacionamiento. Activa la luz direccional derecha. Hace transición de marcha de neutro a reversa para buscar la distancia de salida de la zona de estacionamiento. Hace la transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo. Hace transición de marcha de neutro a primera para salir de la zona de estacionamiento hasta 4 metros adelante del primer cono sin dejar apagar el motor. Hace la transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo.	Recorrido 2: Izquierda				
		No desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X		
		No activa la luz direccional derecha		X		
		No hace la transición de marcha de neutro a reversa para buscar la distancia de salida de la zona de estacionamiento				X
		No hace transición de marcha de reversa a neutro para detener el vehículo		X		
		No hace la transición de marcha de neutro a primera para salir de la zona de estacionamiento hasta 4 metros adelante del primer cono				X
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.				X
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo				X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Maniobra 12: Interacción con señal semafórica	Recorrido 1: Hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo hasta la línea de detención. Hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo dos metros antes del semáforo que se encuentra en color rojo.	Recorrido 1:			
		No hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo hasta la línea de detención			X
	Recorrido 2: Hace transición de marcha de neutro a primera cuando la luz del semáforo cambie a color amarillo. Pone en movimiento el vehículo cuando el semáforo cambia a color verde, sin dejar apagar el motor hasta el inicio de la maniobra 13 (Detención y arranque en rampa) haciendo transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo.	Recorrido 2:			
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X
		No logra ubicar el vehículo en la línea de detención, dos metros antes del semáforo	X		
		No hace la transición de marcha de neutro a primera cuando la luz del semáforo cambie a color amarillo			X
		No pone el vehículo en movimiento cuando el semáforo cambia a color verde	X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X		
Maniobra 13: Detención y arranque en rampa	Recorrido 1: El aspirante hace transición de marcha de neutro a primera y pone en movimiento el vehículo desde el punto de inicio de la maniobra e inicia el ascenso a la rampa hasta que todo el vehículo quede sobre la	Recorrido 1			
		No hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo			X
		No logra iniciar el ascenso a la rampa hasta que todo el vehículo quede encima de ella.		X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	<p>rampa (distancia indicativa de 5,00 metros), sin que ninguna parte del vehículo sobrepase los bordes internos de las líneas de demarcación de la zona delimitada, manteniendo el cinturón de seguridad abrochado y sin que se apague el motor de vehículo.</p> <p>Parada: El aspirante hace detención total del vehículo durante 5 segundos con transición de marcha de primera a neutro sin dejar apagar el motor, activando el freno de estacionamiento y activando las luces de estacionamiento.</p> <p>Recorrido 2: Hace transición de marcha de neutro a primera y desactiva el freno de estacionamiento para poner el vehículo en movimiento sin dejar apagar el motor y desactiva las luces de estacionamiento. Finaliza el descenso de la rampa, sin salirse de la zona delimitada, manteniendo el cinturón de seguridad abrochado y sin que se apague el motor de vehículo.</p> <p>Recorrido 3 El aspirante desciende de la rampa y recorre una distancia en línea recta de 5,00 metros, sin que ninguna parte del vehículo sobrepase los bordes internos de las líneas de demarcación de la zona delimitada, manteniendo el cinturón de seguridad abrochado y sin que se apague el motor de vehículo.</p>	Parada:			
		No hace detención total del vehículo durante 5 segundos		X	
		No hace transición de marcha de primera a neutro para detener el vehículo			X
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		No activa el freno de estacionamiento del vehículo			X
		No activa las luces de estacionamiento		X	
		Recorrido 2 y 3			
		No hace transición de marcha de neutro a primera para poner en movimiento el vehículo			X
		No desactiva el freno de estacionamiento del vehículo antes de iniciar el movimiento		X	
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo.			X
		No desactiva las luces de estacionamiento antes de iniciar el movimiento			X
No mantiene el vehículo dentro de los límites laterales de la zona delimitada (área de 35,00 x 5,00 metros).			X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Fin del recorrido de la prueba	El aspirante realiza detención del vehículo con transición de marcha de primera a neutro, sin que ninguna parte del vehículo sobrepase los bordes internos de las líneas de demarcación del cajón de finalización de la prueba, manteniendo el cinturón de seguridad abrochado y activando el freno de estacionamiento.	No se desabrocha el cinturón de seguridad	X		
		No activa del freno de estacionamiento del vehículo			X
		No hace la transición de marcha de primero a neutro.			X

Tabla 5 Criterios de evaluación de destreza individual en categorías B2 y C2

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Transversal	Transversal	Dominios transversales a todas las maniobras:			
		El aspirante no mantiene abrochado el cinturón de seguridad durante la ejecución de cada una de las maniobras (salgo en las excepciones establecidas).	X		
		Durante el recorrido se le apaga el motor del vehículo			X
		No realiza las maniobras dentro de la zona delimitada			X
Maniobra 14: Cambio de carril	Recorrido 1: El vehículo avanza en línea recta por el costado izquierdo de la vía, una distancia mínima de 10 m; es de advertir que el avance se cuenta hasta que la parte posterior del vehículo haya superado los 10m y activa la luz direccional derecha.	Recorrido 1			
		No inicia la maniobra con el vehículo en primera marcha		X	
		No logra avanzar por el costado izquierdo de la vía en línea recta una distancia mínima 10 m			X
		No activa la luz direccional derecha		X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	Recorrido 2: El aspirante avanza en diagonal hacia el lado derecho de la vía hasta ubicarlo en el área demarcada para la detención, con una distancia de separación lateral entre los neumáticos o llantas derechas y la línea de demarcación de máximo 30 cm y sin tocarla. Realiza la transición de marcha de primera a neutro, activa el freno de estacionamiento por un tiempo mínimo de 10 segundos.	Recorrido 2			
		No avanza en diagonal hacia el lado derecho de la vía	X		
		No logra ubicar el vehículo a la derecha de la vía hasta ubicarlo en el área demarcada con una distancia de separación lateral entre los neumáticos del lado derecho y la línea de demarcación de máximo de 30 cm		X	
		No logra realiza la transición de marcha de primera a neutro y se le apaga el motor del vehículo.		X	
		No activa el freno de estacionamiento y no se mantiene detenido por mínimo 10 segundos		X	
	Recorrido 3: El aspirante desactiva el freno de estacionamiento, realiza transición de marcha de neutro a primera, activa luz direccional izquierda y avanza en diagonal hacia el lado izquierdo, hasta ubicarlo en el área demarcada para la detención. Realiza la transición de marcha de primera a neutro, activa el freno de estacionamiento y termina esta maniobra. Nota: Para inicio de la maniobra 2 (Estacionamiento en línea) el aspirante debe desplazar el vehículo entre el punto de terminación maniobra 1 y el punto de inicio de la maniobra 2, teniendo presente que este recorrido no es evaluable, pero se debe hacer con todas las medidas de seguridad y precaución necesarias.	Recorrido 3			
		No desactiva el freno de estacionamiento		X	
		No logra realizar la transición de marcha de neutro a primera y se le apaga el motor del vehículo.		X	
		No activa la direccional izquierda		X	
		No logra avanzar en diagonal hacia el lado izquierdo de la vía			X
		No logra detener el vehículo en el área demarcada para la detención			X
		No activa el freno de estacionamiento por ende no termina la maniobra.		X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Maniobra 15: Estacionamiento en línea	Recorrido 1: El aspirante comprueba que el cinturón de seguridad este abrochado, desactiva el freno de estacionamiento para realizar transición de marcha de neutro a reversa sin dejar apagar el motor del vehículo, activa las luces de estacionamiento y pone en movimiento el vehículo hacia atrás, retrocediendo en línea recta mínimo 20 m hasta el inicio de valla plástica expandible naranja del área de estacionamiento.	Recorrido 1			
		No desactiva el freno de estacionamiento		X	
		No realiza la transición de marcha de neutro a reversa y deja apagar el motor		X	
		No activa las luces de estacionamiento		X	
		No logra retroceder con el vehículo en línea recta mínimo 20 m hasta el inicio de la valla plástica expandible naranja			X
	Recorrido 2: El aspirante ingresa el vehículo hasta ubicarlo en el área demarcada para la detención, ubicada a la izquierda de la vía. La distancia de separación lateral entre los neumáticos o llantas izquierdas y la línea de demarcación izquierda del área de detención debe ser máximo 30 cm y sin tocarla. El aspirante debe realizar máximo dos movimientos hacia atrás y dos hacia adelante (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial) para ubicar el vehículo en el área de detención, activa el freno de estacionamiento y termina esta maniobra. Nota 1: Los elementos de señalización (Conos o maletines o vallas expandibles). Deben estar ubicados 2 m adelante y atrás del área demarcada para la detención las cuales no se deben tocar o tumbar durante la maniobra.	Recorrido 2			
		No logra ingresar el vehículo hasta ubicarlo en el área demarcada para la detención a la izquierda de la vía		X	
		La distancia de separación lateral entre los neumáticos o llantas izquierdas y línea de demarcación izquierda sobrepasa los 30 cm		X	
		No logra realizar con el vehículo máximo dos movimientos hacia atrás y dos hacia adelante		X	
		No activa el freno de estacionamiento		X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	Nota 2: Para inicio de maniobra 16 el aspirante debe desplazar el vehículo entre el punto de terminación de la maniobra 2 y el punto de inicio de la maniobra 3, teniendo presente que este recorrido no es evaluable, pero se debe hacer con todas las medidas de seguridad y precaución necesarias				
Maniobra 16: Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga	Recorrido 1: El aspirante comprueba que el cinturón de seguridad esté abrochado, desactiva el freno de estacionamiento para realizar transición de marcha de neutro a reversa sin dejar apagar el motor del vehículo, activa las luces de estacionamiento para retroceder con el vehículo en línea recta hasta el inicio de la curva derecha, sin tocar las líneas de demarcación laterales de la vía.	Recorrido 1			
		No desactiva el freno de estacionamiento		X	
		No realiza transición de marcha de neutro a reversa y se le apaga el motor		X	
		No activa las luces de estacionamiento		X	
	No retrocede con el vehículo mínimo 30 m en línea recta hasta el inicio de la curva derecha, y toca las líneas de demarcación laterales de la vía		X		
	Recorrido 2: El aspirante gira el vehículo trazando la curva derecha y manteniendo los ejes motrices (neumáticos o llantas traseras) dentro de la demarcación y sin tocarla.	Recorrido 2			
		El aspirante no gira el vehículo trazando la curva derecha y manteniendo los ejes motrices (neumáticos o llantas traseras) dentro de la demarcación y la toca.		X	
	Recorrido 3: La aspirante continua el trayecto aproximando el vehículo a la plataforma de cargue y descargue (área demarcada), de manera que la parte posterior del vehículo quede a menos de 60 cm de la plataforma	Recorrido 3			
No retoma el carril hasta alcanzar una distancia mínima de 4 m			X		
No logra aproximar el vehículo a la plataforma de			X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Descripción de la falta	Falta Eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	(valla plástica extensible) sin tocarla. El aspirante debe realizar con máximo dos movimientos hacia atrás y uno hacia adelante para ubicar el vehículo en el área demarcada para cargue y descargue (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial). El aspirante puede descender del vehículo una sola vez para verificar la aproximación a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja), detiene el vehículo, realiza transición de marcha de reversa a neutro, activa el freno de estacionamiento, apaga el motor del vehículo, para desabrochar el cinturón de seguridad y terminar esta maniobra.	cargue y descargue (área demarcada), de manera que la parte posterior del vehículo quede a menos de 60 cm de la plataforma (valla plástica expandible) sin tocarla			
		Realiza más de dos movimientos hacia atrás y uno hacia adelante (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial).	X		
		El aspirante no logra descender del vehículo una sola vez para verificar la aproximación a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja)			X
		No detiene el vehículo y no realiza transición de marcha de reversa a neutro		X	
		No activa el freno de estacionamiento, no apaga el motor del vehículo y no se desabrocha el cinturón de seguridad.		X	

Tabla 6 Criterios de evaluación de destreza individual en categoría B3 y C3

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Transversal	Transversal	Dominios transversales a todas las maniobras:			
		El aspirante no mantiene abrochado el cinturón de seguridad durante la ejecución de cada una de las maniobras, con excepción de los tramos en el acople y desacople del semirremolque y una vez en la zona de cargue y descargue.	X		
		No logra mantener el motor encendido durante la ejecución de cada una de las maniobras.			X
		Dominio transversal a toda la maniobra: No mantiene las luces de estacionamiento encendidas durante todo el recorrido			X
Maniobra 17. Acoplamiento del semirremolque	Recorrido 1 El aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad y procede a encender el motor. Una vez que tenga cargada la presión de aire necesaria, desactiva el freno de estacionamiento y realiza cambio de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo", sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, activa las luces de estacionamiento.	Recorrido 1 (evaluado con los dominios transversales)			
	Recorrido 2 Comienza el recorrido cuando la unidad tractora entra a la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19), con el cinturón de seguridad abrochado, desactivado el freno de estacionamiento, con el vehículo encendido en primera marcha, sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, con las luces de estacionamiento	Recorrido 2			
		Una vez tenga cargada la presión de aire necesaria, no desactiva el freno de estacionamiento			X

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
	activas durante todo recorrido. El aspirante avanza en diagonal hasta ubicar la unidad tractora a 10 metros (con un desfase permitido en ambos extremos de dos (2) metros) adelante del semirremolque. Todo el recorrido se realiza sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19). <u>Parada:</u> El aspirante ingresa a la zona de parada (área de 10,00 x 10,00 metros, con un desfase permitido en ambos extremos de dos (2) metros) -ver ilustración 19), realiza la detención total del vehículo realizando la transición de marcha de primera a neutro, sin que se le apague el motor, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 10,00 x 10,00 metros, con un desfase permitido en ambos extremos de dos (2) metros) -ver ilustración 19).	No realiza transición de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo".		X	
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros).			X
		Parada:			
		No logra avanzar en diagonal hasta ubicar la unidad tractora sobre 10 metros adelante del semirremolque y detiene el vehículo (con un desfase superior en ambos extremos de dos (2) metros).		X	
		Recorrido 3			
		No realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo"		X	
No alinea la parte posterior de la unidad tractora con la parte frontal del semirremolque hasta que la		X			

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve		
	<p>"bajo" sin dejar apagar el motor del vehículo, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado. Retrocede en línea recta y alinea la parte posterior de la unidad tractora con la parte frontal del semirremolque hasta que la quinta rueda toque el semirremolque.</p> <p>Parada:</p> <p>sin dejar apagar el motor del vehículo, realiza transición de marcha de reversa a neutro y acciona el freno de estacionamiento de la unidad tractora, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19).</p> <p><u>Verificación fuera de la unidad tractora 1:</u></p> <p>Desciende de la unidad tractora, verifica alineación de la quinta rueda y el perno rey (King pin). En caso de ser necesario corregir la alineación se podrá hacer máximo una vez con un movimiento hacia adelante y uno hacia atrás de la unidad tractora, sin que se le apague el motor, con las luces de estacionamiento activas y el cinturón de seguridad abrochado, sin que ninguna parte de la unidad tractora sobrepase las líneas de demarcación de la zona delimitada (área de 33,00 x 10,00 metros-ver ilustración 19).</p> <p>Ubica las calzas en los neumáticos o ruedas del</p>	quinta rueda toque el semirremolque, sin dejar apagar el motor del vehículo					
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 33,00 x10,00 metros).			X		
		Parada:					
		No realiza transición de marcha de reversa a neutro				X	
		No acciona el freno de estacionamiento de la unidad tractora				X	
		Verificación fuera de la unidad tractora 1:					
		No realiza la alineación de la quinta rueda y el perno rey (King pin) (en caso de ser necesario corregir la alineación se podrá hacer máximo una vez con un movimiento hacia adelante y uno hacia atrás de la unidad tractora).	X				
		No logra ubicar las calzas en los neumáticos o ruedas del semirremolque, así mismo no conecta las líneas de servicio entre la unidad tractora y el semirremolque	X				
		Verificación al interior de la unidad tractora 1:					
		No desactiva freno de estacionamiento del semirremolque			X		
Verificación fuera de la unidad tractora 2:							

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve		
	<p>semirremolque, conecta las líneas de servicio entre la unidad tractora y el semirremolque.</p> <p><u>Verificación al interior de la unidad tractora 1:</u></p> <p>Aborda el habitáculo de la unidad tractora, procede a desactivar freno de estacionamiento del semirremolque</p> <p><u>Verificación fuera de la unidad tractora 2:</u></p> <p>Desciende y verifica el suministro de aire al sistema de frenos del semirremolque (importante validar que las líneas de aire no estén cruzadas) y eleva o baja el semirremolque según necesidad.</p> <p><u>Verificación al interior de la unidad tractora 2:</u></p> <p>Aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad, activa el freno de estacionamiento del semirremolque y desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora, realiza transición de marcha de neutro a reversa y avanza hasta acoplar la quinta rueda de la unidad tractora con el perno rey (King pin) del semirremolque.</p> <p>Activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora y verifica que el freno de estacionamiento del semirremolque esté activo.</p>	Desciende y no verifica el suministro de aire al sistema de frenos del semirremolque (importante validar que las líneas de aire no estén cruzadas) y eleva o baja el semirremolque según necesidad.	X				
		Verificación al interior de la unidad tractora 2:					
		No se abrocha el cinturón de seguridad, no activa el freno de estacionamiento del semirremolque y activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora.	X				
		No realiza transición de marcha de neutro a reversa y no avanza hasta acoplar la quinta rueda de la unidad tractora con el perno rey (King pin) del semirremolque.	X				
		No activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora y no verifica que el freno de estacionamiento del semirremolque este activo	X				
		Desciende de la unidad tractora y no procede a elevar el tren de apoyo del semirremolque máximo 5 cm sobre el plano de referencia o el piso	X				

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	Recorrido 4 El aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad. Realiza transición de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo", desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora, embraga hasta punto de contacto verificando el acople del conjunto de vehículos (prueba del tirón) sin dejar apagar el motor, verifica el funcionamiento de las luces de señalización del conjunto de vehículos y activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora, desciende para retirar las calzas y elevar totalmente tren de apoyo del semirremolque dejándolo en orden de marcha.	Recorrido 4				
		No se abrocha el cinturón de seguridad así mismo no realiza transición de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo", no desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora		X		
		No embraga hasta punto de contacto sin verificar el acople del conjunto de vehículos (prueba del tirón) y se le apaga el motor	X			
		No realiza la verificación del funcionamiento de las luces de señalización del conjunto de vehículos y no activa el freno de estacionamiento de la unidad tractora	X			
		Parada:				
		No realiza transición de marcha de primera a neutro.			X	
		No acciona el freno de estacionamiento de la unidad tractora			X	
		No realiza la verificación fuera de la unidad tractora			X	
		No desciende para retirar los tacos y elevar totalmente tren de apoyo del semirremolque así mismo no lo deja en orden de marcha y no termina la maniobra.	X			
Transversal	Transversal	Dominios transversales a toda la maniobra:				
		Dominio transversal a toda la maniobra:			X	

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
		No mantiene las luces de estacionamiento encendidas durante todo el recorrido				
		No mantiene la trayectoria dentro de la zona delimitada (área de 90,00 x10,00 metros).			X	
Maniobra 18: Marcha atrás en recta y curva con aproximación a zona de carga	Recorrido 1: El aspirante aborda el habitáculo de la unidad tractora, abrocha el cinturón de seguridad, procede a desactivar los frenos estacionamiento del conjunto de vehículos y verifica que las luces de estacionamiento estén activas. Realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor de la unidad tractora, para retroceder con el conjunto de vehículos (unidad tractora y semirremolque) mínimo 30 m y sin salirse de la zona de marcada.	Recorrido 1				
		No se abrocha el cinturón de seguridad, no procede a desactivar los frenos estacionamiento del conjunto de vehículos y no verifica que las luces de estacionamiento estén activas			X	
		No realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo".		X		
		Recorrido 2				
		No logra girar el semirremolque trazando la curva derecha y manteniendo los ejes del semirremolque (neumáticos o llantas traseras) dentro de la demarcación así mismo las toca.			X	
		Recorrido 3				
		No realiza con el conjunto de vehículos más de dos movimientos hacia atrás y más de dos hacia adelante (estos movimientos no incluyen la marcha hacia atrás inicial) para retomar la vía en línea recta y aproxima el conjunto de vehículos a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja), de manera que la parte posterior del semirremolque quede a menos de 60 cm de la misma y sin tocarla.		X		
		No retoma la vía en línea recta y no aproxima el conjunto de vehículos a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja), la parte		X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve	
	El aspirante podrá descender de la unidad tractora una sola vez para verificar la aproximación a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja), detiene el conjunto de vehículos en área señalizada, realiza transición de marcha de reversa a neutro, activa los frenos estacionamiento del conjunto de vehículos y termina esta maniobra.	posterior del semirremolque queda a más de 60 cm de la misma y tocándola a su vez				
		Descender de la unidad tractora más de una vez para verificar la aproximación a la plataforma de cargue y descargue (valla expandible naranja)		X		
		No se detiene el conjunto de vehículos en área demarcada, no realiza transición de marcha de reversa a neutro			X	
		No activa los frenos estacionamiento del conjunto de vehículos y no logra terminar la maniobra.	X			
Maniobra 19: Desacoplamiento del semirremolque	Recorrido 1: El aspirante desciende del vehículo y ubica los tacos en los neumáticos o llantas del semirremolque, libera el seguro de la quinta rueda, eleva el semirremolque por medio del tren de apoyo según necesidad, desconecta las líneas de servicio entre la unidad tractora y el semirremolque, finalmente desactiva el freno de estacionamiento de la unidad tractora. Nota: Es de acotar que el piso o el plano de referencia debe ser completamente plano y en buen estado, además contar con placas de apoyo o polines para el tren de apoyo o elevadores.	Recorrido 1				
		El aspirante no desciende del vehículo y no logra ubicar los tacos en los neumáticos o llantas del semirremolque	X			
		No libera el seguro de la quinta rueda y no eleva el semirremolque por medio del tren de apoyo según necesidad	X			
		No desconecta las líneas de servicio entre la unidad tractora y el semirremolque	X			
		Recorrido 2				
		El aspirante no realiza transición de marcha de neutro a primera con el selector de rango en posición "bajo" sin dejar apagar el motor y avanza con la unidad tractora en línea recta 10 m y detiene el vehículo.			X	
		No avanza con la unidad tractora en línea recta 10		X		

Nombre de la Maniobra	Desempeños de la maniobra asociados (Ser/Saber/Hacer)	Dominios mínimos de la maniobra	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
		m y no detiene el vehículo.			
		Recorrido 3			
		No realiza transición de marcha de neutro a reversa con el selector de rango en posición "bajo" y se le apaga el motor de la unidad tractora		X	
		No retrocede en diagonal derecha hasta no logra ubicar la unidad tractora en paralelo con el semirremolque		X	
		No detiene la unidad tractora y no activa el freno de estacionamiento		X	
		No apaga el motor, no se desabrocha el cinturón de seguridad y no termina la maniobra.		X	

2.4.2 Criterios de evaluación en la prueba de maniobras en vía pública

La prueba de maniobras en vía pública será calificada teniendo en cuenta las faltas que el aspirante cometa en la prueba.

El aspirante inicia la prueba con 100 puntos como valor total de la prueba, dicho puntaje disminuirá de acuerdo con las faltas cometidas.

Nota 1. Si el aspirante obtiene menos de 60 puntos no aprobará la prueba de maniobras en vía pública.

Nota 2. Para la recategorización de la licencia de conducción se requiere aprobar la prueba con al menos 80 puntos.

Los errores en que incurra el aspirante son considerados faltas clasificadas así:

Eliminatorias. Se consideran faltas eliminatorias los incumplimientos de las normas de tránsito que generen un peligro para la seguridad del propio conductor o de los demás usuarios de la vía pública. El aspirante que incurra en este tipo de falta obtendrá como resultado "No aprobado".

Deficientes. Se consideran faltas deficientes los incumplimientos de las normas y señales de tránsito que, sin constituir falta eliminatoria, obstaculicen o impidan la circulación de los demás usuarios de la vía o afecten sensiblemente las distancias de seguridad con ellos. Cada deficiente disminuye 11 puntos sobre el valor total de la prueba.

Leves. Se consideran faltas leves los incumplimientos de las normas de tránsito que no merezcan la calificación de eliminatorias o deficientes. También se considera falta leve el manejo incorrecto de los mandos del vehículo, sin que esto repercuta en la conducción segura. Cada falta leve disminuye 5 puntos sobre el valor total de la prueba.

El aspirante que incurra en cualquiera de las siguientes combinaciones de faltas, no aprobará la prueba de maniobras en vía pública para el nivel básico:

- i. Opción A: 1 Falta Eliminatoria
- ii. Opción B: 4 Faltas Deficientes
- iii. Opción C: 9 Faltas Leves
- iv. Opción D: Las diferentes combinaciones de la suma de falta(s) deficiente(s) y/o falta(s) leve(s) que sumen en total 41 puntos o más.

Los criterios de calificación, en donde se especifican los dominios adecuados y las faltas (ejecución inadecuada del dominio) por categoría de licencia de conducción, se presentan de la tabla 7 a la 13.

Nota 3. En caso de que al realizar alguna de las maniobras, la persona evaluadora deba intervenir para operar el vehículo con el fin de evitar una colisión o responder ante una situación de emergencia, se considera una falta eliminatoria.

Tabla 7. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para las categorías A1 y A2

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Previo al recorrido	Retira el soporte del vehículo		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el equilibrio		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respeto las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el casco abrochado	X		
Aplica para todo el recorrido	Al frenar presiona: i. el manillar del freno; y ii. el pedal del freno			X
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia mínima de 3 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención cuando la velocidad es cero (0 km/h).		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad hasta 30 km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (30 km/h-60 km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios		X	
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 20 km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección	X		
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 20 km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Al realizar cambio de carril, el vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado atrás en el carril de destino, cuando lleva una velocidad hasta 30 km/h.		X	
Circulación en vía recta	Al realizar cambio de carril, el vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado atrás, cuando lleva una velocidad entre (30 km/h-60 km/h)		X	
Circulación en vía recta	El aspirante en detención de emergencia acciona los frenos	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	La moto se detiene al llegar a la intersección señalizada con una cebra	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	La moto se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	La moto se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR - 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	La moto se detiene ante un semáforo en rojo	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	La moto se detiene 2 metros antes de un semáforo en rojo cuando no hay señalización horizontal		X	
Fin del recorrido	La moto queda correctamente estacionada, con el motor parado y apoyada sobre su soporte		X	

Tabla 8. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para la categoría B1

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Inicio del recorrido	Antes de poner en marcha desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respeto las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	No realiza aceleraciones o frenados bruscos		X	
Aplica para todo el recorrido	Utilización adecuada de los espejos según la situación		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el cinturón de seguridad abrochado	X		
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia mínima de 3 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención cuando la velocidad es cero (0 km/h).		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad hasta 30 km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (30 km/h-60 km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios		X	
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha.		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 20 km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección	X		
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 20 km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Al realizar cambio de carril, el vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado atrás, cuando lleva una velocidad hasta 30 Km/h.		X	
Circulación en vía recta	Al realizar cambio de carril, el vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado atrás, cuando lleva una velocidad entre (30 km/h-60 km/h)		X	
Circulación en vía recta	El aspirante en detención de emergencia acciona los frenos	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR - 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene 2 metros antes de un semáforo en rojo cuando no hay señalización horizontal		X	
Fin del recorrido	Activa el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Tabla 9. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para la categoría C1

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Inicio del recorrido	Antes de poner en marcha desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respetar las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección.		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	No realiza aceleraciones o frenados bruscos		X	
Aplica para todo el recorrido	Utilización adecuada de los espejos según la situación		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el cinturón de seguridad abrochado	X		
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia mínima de 3 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención cuando la velocidad es cero (0 Km/h).		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad hasta 30 Km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (30 Km/h-60 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios		X	
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha.		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 20 Km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección	X		
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 20 Km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Al realizar cambio de carril, el vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado atrás, cuando lleva una velocidad hasta 30 Km/h.		X	
Circulación en vía recta	Al realizar cambio de carril, el vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado atrás, cuando lleva una velocidad entre (30 Km/h-60 Km/h)		X	
Circulación en vía recta	El aspirante en detención de emergencia acciona los frenos	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR - 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene 2 metros antes de un semáforo en rojo cuando no hay señalización horizontal		X	
Fin del recorrido	Activa el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Tabla 10. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para la categoría B2

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respetar las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	No realiza aceleraciones o frenados bruscos		X	
Aplica para todo el recorrido	Utilización adecuada de los espejos según la situación		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el cinturón de seguridad abrochado	X		
Aplica para poner en marcha el vehículo de carga	Antes de poner en marcha desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención. Cuando la velocidad es cero (0 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad de hasta 30 Km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (31 Km/h-60 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios	X		
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha.		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR – 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	En detención de emergencia activa las luces de estacionamiento.		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR – 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo a 2 m antes del semáforo	X		
Fin del recorrido	Activa el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Tabla 11. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para la categoría C2

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR – 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respeto las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR – 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	No realiza aceleraciones o frenados bruscos		X	
Aplica para todo el recorrido	Utilización adecuada de los espejos según la situación		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el cinturón de seguridad abrochado	X		
Aplica para poner en marcha el vehículo de carga	Antes de poner en marcha desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención. Cuando la velocidad es cero (0 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad de hasta 30 Km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (31 Km/h-60 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios	X		
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha.		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR – 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Circulación en vía recta	En detención de emergencia activa las luces de estacionamiento.		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR – 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo a 2 m antes del semáforo	X		
Fin del recorrido	Activa el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Tabla 12. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para la categoría B3

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR – 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respeto las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	No realiza aceleraciones o frenados bruscos		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR – 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Aplica para todo el recorrido	Utilización adecuada de los espejos según la situación		X	
Aplica para poner en marcha el vehículo de carga	Antes de poner en marcha desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia mínima de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención cuando la velocidad es cero (0 km/h).		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad de hasta 30 Km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (31 Km/h-60 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios	X		
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha.		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	En detención de emergencia activa las luces de estacionamiento.		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra	X		

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS MÍNIMOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR - 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo a 2 m antes del semáforo	X		
Fin del recorrido	Activa el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Tabla 13. Criterios de evaluación de la prueba de maniobras en vía pública para la categoría C3

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Previo al recorrido	Comprobaciones previas de seguridad	X		
Aplica para todo el recorrido	Al incorporarse a la circulación realiza las acciones adecuadas de observación, señalización y ejecución.		X	
Aplica para todo el recorrido	Respetar las prioridades en intersecciones, ceda el paso, cambios de carril o cambios de dirección		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene la posición correcta en la vía dependiendo de la situación		X	
Adelantamientos	Realiza la maniobra sin ser un obstáculo para la circulación de otros actores	X		
Adelantamientos	Mantiene las distancias mínimas según la velocidad de la maniobra		X	
Adelantamientos	Utiliza adecuadamente las luces direccionales		X	
Aplica para todo el recorrido	No realiza aceleraciones o frenados bruscos		X	
Aplica para todo el recorrido	Utilización adecuada de los espejos según la situación		X	
Aplica para todo el recorrido	Durante la circulación mantiene el cinturón de seguridad abrochado	X		
Aplica para poner en marcha el vehículo de carga	Antes de poner en marcha desactiva el freno de estacionamiento del vehículo		X	

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Aplica para todo el recorrido	Conserva la distancia mínima de 5 m con respecto al vehículo ubicado adelante en detención cuando la velocidad es cero (0 km/h).		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 10 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad de hasta 30 Km/h.		X	
Aplica para todo el recorrido	El vehículo conserva la distancia mínima de 20 m con respecto al vehículo ubicado adelante, cuando lleva una velocidad entre (31 Km/h-60 Km/h)		X	
Aplica para todo el recorrido	Mantiene el motor encendido en circulación o detención			X
Aplica para todo el recorrido	Conduce el vehículo sin sobrepasar los límites de velocidad reglamentarios	X		
Giro en intersección	Al girar a la derecha en una intersección inicia el recorrido desde el carril de la derecha, gira y toma el carril de la derecha.		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los 60 metros y los 0 metros antes de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Mantiene una velocidad no mayor a 10 Km/h, entre los primeros 60 metros después de tomar la intersección		X	
Giro en intersección	Acciona las luces direccionales al realizar giro en intersección: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	Acciona las luces direccionales al realizar cambio de carril: 60 metros antes para perímetros rurales y 30 metros antes para perímetros urbanos		X	
Circulación en vía recta	En detención de emergencia activa las luces de estacionamiento.		X	
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de la línea de PARE de la intersección señalizada con una cebra	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene antes de llegar a la intersección señalizada con un SR - 01 PARE	X		
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo	X		

Maniobras: circulación en vía recta, giro en intersección (2 izquierda y 2 derecha) e interacción con señales horizontales y verticales (SR - 01 PARE, o semáforo o cebra)	DOMINIOS (NO realizarlos de la manera en la que están descritos conllevará a la falta)	Falta eliminatoria	Falta deficiente	Falta leve
Interacción con señales horizontales y verticales	El vehículo se detiene ante un semáforo en rojo a 2 m antes del semáforo	X		
Fin del recorrido	Activa el freno de estacionamiento del vehículo		X	

2.5 Procedimiento para la realización del examen práctico.

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) deberá verificar a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) que el aspirante haya aprobado previamente y en el siguiente orden, las pruebas del examen teórico y práctico, según corresponda: 1) prueba teórica, 2) prueba de destreza individual y 3) prueba de maniobras en vía pública. El procedimiento de realización del examen práctico se describe a continuación.

2.5.1 Requisitos para iniciar el proceso del examen práctico

Para la presentación del examen práctico, el aspirante debe:

- a) Presentar el documento de identidad original o comprobante de documento en trámite.
- b) Estar inscrito en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.
- c) Tener vigentes y registrados en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y en el Sistema de Control y Vigilancia - SICOV el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores debidamente registrado, así como el certificado de capacitación en conducción expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística debidamente registrado.

2.5.2 Agendamiento

El aspirante deberá solicitar al respectivo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) a través de la página web dispuesta para ello por el CALE la asignación de turno para la presentación de cada una de las pruebas del examen práctico.

Al momento de solicitar el primer turno, el aspirante deberá escoger la categoría de licencia de conducción para la que desea ser evaluado y brindar la información de su tipo de documento de identidad, número de documento de identidad, nombres y apellidos, fecha de nacimiento, sexo y grado de escolaridad. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le asignará la fecha, hora y lugar para la presentación de cada prueba.

En caso de no ser aprobada la prueba de destreza individual o la prueba de maniobras en vía pública, el aspirante podrá presentarlas nuevamente, para lo cual deberá solicitarle al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE la asignación del turno, de conformidad con lo dispuesto en la presente resolución.

2.5.3 Validación de la identidad

Previo a la presentación de cada una de las pruebas del examen práctico, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE realizará la validación de la identidad del aspirante de la siguiente manera:

- a) Presentación del documento de identidad original o comprobante de documento en trámite.
- b) Validación de la identidad a través del Sistema Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y del Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia (SICOV).
- c) Toma de fotografía del aspirante en alta definición.

d) Toma de la firma digitalizada mediante dispositivos digitalizadores de firmas (en adelante firma digitalizada).

e) De presentarse alguna inconsistencia en la validación de la identidad, estará a cargo del aspirante realizar los ajustes o trámites necesarios para solucionar la novedad, y deberá agendar nuevamente el turno.

2.5.4 Suspensión del examen práctico

Si se suspende la prueba de destreza individual o la prueba de maniobras en vía pública por motivos atribuibles al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o por un caso fortuito o fuerza mayor, deberá iniciarse el procedimiento desde el agendamiento, con excepción del pago.

Si el aspirante no se presenta a la prueba teórica, a la prueba de destreza individual o a la prueba de maniobras en vía pública, éste podrá por cada prueba, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que estaba prevista la prueba, solicitar nuevamente un turno y realizar la prueba, sin que por ella deba volver a pagar los derechos de la presentación del examen práctico; de presentarse una vez más esta situación por prueba, el aspirante deberá solicitar un nuevo turno y realizar el respectivo pago. En esta última situación, el aspirante podrá realizar el trámite con el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o en otro.

Si se suspende la prueba de destreza individual o la prueba de maniobras en vía pública por motivos atribuibles al aspirante, éste podrá por cada prueba dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que se inició la prueba, solicitar nuevamente un turno y realizar la prueba, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que se suspendió, sin que por ella deba volver a pagar los derechos de presentación de la misma; de presentarse una vez más esta situación por prueba, el aspirante deberá solicitar un nuevo turno y realizar el respectivo pago.

Nota 1: En caso de no ser aprobada la prueba de destreza individual o la prueba de maniobras en vía pública, como consecuencia de fallas en el vehículo dispuesto por el aspirante en situación de discapacidad o por no obtener una calificación satisfactoria en las mismas, este podrá presentarla nuevamente ante el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación, por una única vez, sin tener que volver a pagar los derechos de presentación del examen práctico.

Nota 2: Durante la presentación de la prueba de destreza individual y la prueba de maniobras en vía pública, en caso de presentarse alguna falla por motivos atribuibles al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) o por un caso fortuito o fuerza mayor, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Si la falla no se puede solucionar al instante, deberá iniciarse el procedimiento desde el agendamiento, con excepción del pago. El aspirante tendrá treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de cancelación de la prueba para solicitar el turno y presentar la prueba.
- b) Si la falla se puede solucionar en 10 minutos o menos, el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) permitirá continuar con la prueba, reponiendo el tiempo perdido.

2.5.5 Desarrollo del examen práctico.

2.5.5.1 Desarrollo de la prueba de Destreza Individual

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE verificará la identidad del aspirante a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV. Una vez validada su identidad, el aspirante sólo podrá ingresar al área de presentación de la prueba con su documento de identificación.

El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le explicará al aspirante los detalles de la prueba de destreza individual.

El aspirante será llevado a la zona de inicio de la prueba, la cual debe estar ubicada junto al punto de inicio de la primera maniobra. En dicho punto de inicio, el aspirante deberá tener un acercamiento al vehículo en que realizará la prueba para hacer su respectivo reconocimiento (externo e interno) y el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le presentará al aspirante la información del alistamiento técnico, tecnológico y mecánico del vehículo, incluyendo la información sobre el estado de luces y bocina del vehículo; espejos no quebrados; presión de las llantas del vehículo; nivel de combustible; estado del sistema de frenos; cierre del cinturón de seguridad del conductor (no aplica para categorías A1 y A2), la cual se recabará

<p>en presencia del aspirante.</p> <p>Dando cumplimiento a lo anterior, el aspirante inicia la prueba de destreza individual, sin que haya nadie más en el vehículo. En el caso de la prueba para categorías A1 y A2, el aspirante debe llevar la motocicleta hasta el cajón de inicio, con el motor apagado, colocando el soporte lateral o central de la motocicleta.</p> <p>Al finalizar la prueba de destreza individual, al aspirante se le validará su identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV, de acuerdo con la herramienta o mecanismo que disponga la Superintendencia de Transporte. El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le comunicará el resultado obtenido en la misma (aprobado o no aprobado). En el caso de no aprobación, recibirá un reporte en el que señale los aspectos en que se presentaron fallas al conducir y el puntaje final. En el caso de aprobación podrá presentar la prueba de maniobras en vía pública.</p> <p>2.5.5.2 Desarrollo de la prueba de maniobras en vía pública</p> <p>La prueba de maniobras en vía pública deberá efectuarse en el mismo Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE en el que el aspirante presentó y aprobó la prueba teórica y la prueba de destreza individual.</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE verificará la identidad del aspirante, del instructor y de la persona evaluadora de la prueba a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV.</p> <p>Una vez validada la identidad del aspirante, el instructor y el evaluador sólo podrán ingresar al vehículo con su documento de identificación; el instructor y evaluador con su licencia de conducción.</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le explicará al aspirante los detalles de la prueba de maniobras en vía pública.</p> <p>El aspirante será llevado a la zona de inicio de la prueba. En dicho punto de inicio, el aspirante deberá tener un acercamiento al vehículo en que realizará la prueba para hacer su respectivo reconocimiento (externo e interno) y el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le presentará al aspirante la información del alistamiento técnico, tecnológico y mecánico del vehículo, incluyendo la información sobre el estado de luces y bocina del vehículo; espejos no quebrados; presión de las llantas del vehículo; nivel de combustible; estado del sistema de frenos; cierre del cinturón de seguridad del conductor (no aplica para categorías A1 y A2), la cual se recabará en presencia del aspirante.</p> <p>Dando cumplimiento a lo anterior, el aspirante inicia la prueba de maniobras en vía pública.</p> <p>Durante la realización de la prueba irá al doble mando del vehículo el instructor que haya sido legalmente autorizado para tal efecto, excepto cuando se trate de aspirantes de licencia de categorías A1 y A2.</p> <p>En los vehículos a utilizar en las pruebas en la Vía pública solamente podrán ir los aspirantes, los evaluadores y los instructores autorizados.</p> <p>El instructor será el responsable de la seguridad de la circulación, por lo que se debe abstener de realizar cualquier acción que pueda distraer su atención, la del aspirante o la del evaluador encargado de calificar la prueba.</p> <p>El Instructor deberá prestar la colaboración debida al evaluador y no deberá intervenir en el desarrollo de la prueba, ya sea dando instrucciones con signos, gestos, palabras o de cualquier otra forma, o ejerciendo acción directa o indirecta sobre los mandos del vehículo, salvo en caso de emergencia, errores o comportamientos peligrosos del aspirante que impliquen inobservancia de normas o señales reguladoras de la circulación o cuestiones de seguridad vial que amenacen la seguridad de la circulación, del vehículo, sus ocupantes u otros usuarios de la vía.</p> <p>Si lo hiciera, aunque sea debido a una situación en que está obligado a intervenir, el evaluador interrumpirá y suspenderá la prueba tan pronto como las circunstancias del tráfico o de la vía lo permitan y el aspirante, salvo que la intervención fuera claramente innecesaria, será declarado no apto.</p> <p>El aspirante de las categorías de licencia A1 y A2 realizará la prueba conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características establecidas en este Anexo. Deberá llevar</p>	<p>los elementos de protección personal señalados, los cuales deberán ser visibles por los usuarios que circulen detrás.</p> <p>El evaluador dirigirá la prueba desde un automóvil el cual circulará próximo a la motocicleta e irá conducido por el instructor autorizado. Desde éste, el evaluador, dará las instrucciones precisas al aspirante por medio de un intercomunicador bidireccional que permita una eficaz comunicación oral entre ambos. Al aspirante que padezca hipoacusia que le impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado un croquis en el que se represente gráficamente el itinerario a realizar.</p> <p>En el vehículo de acompañamiento, además del evaluador y el profesor conductor del vehículo, podrán ir otros aspirantes</p> <p>Al finalizar la prueba de maniobras en vía pública, al aspirante se le validará su identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV.</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE le comunicará el resultado obtenido en la misma (aprobado o no aprobado). En el caso de no aprobación, le entregará un reporte en el que señale los aspectos en que se presentaron fallas al conducir y el puntaje final. En el caso de aprobación podrá continuar con el procedimiento para la obtención de la licencia de conducción.</p> <p>3 Plataforma tecnológica: Actividades de administración por el Ministerio de Transporte y funcionalidades para el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE</p> <p>3.1 Actividades de administración por el Ministerio de Transporte.</p> <p>El Ministerio de Transporte tendrá roles de administrador en la plataforma tecnológica que las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas suministren para la realización de los exámenes teórico y práctico. En el desarrollo de la administración de la plataforma tecnológica, la Agencia Nacional de Seguridad Vial apoyará al Ministerio de Transporte como mínimo las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ingresar y actualizar en la plataforma tecnológica los criterios de evaluación de cada una de las maniobras de las pruebas del examen práctico, Consultar los manuales guía para la evaluación de la prueba de maniobras en la vía pública. Ingresar y actualizar el banco de preguntas en la plataforma tecnológica para la presentación de la prueba teórica. Ingresar, actualizar y publicar en la plataforma tecnológica los criterios de evaluación de cada uno de los grupos de preguntas de la prueba teórica. Establecer en su página web los canales de comunicación de la plataforma tecnológica, con los actores estratégicos relacionados con dicha plataforma. <p>La plataforma tecnológica administrada por el Ministerio de Transporte tendrá interacción principalmente con los siguientes actores estratégicos que hacen parte del proceso de realización de las pruebas del examen teórico y práctico:</p> <ol style="list-style-type: none"> Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE. Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Superintendencia de Transporte. <p>A continuación, se presenta la descripción de las acciones que realiza cada actor estratégico respecto de la relación con la plataforma tecnológica.</p> <p>3.1.1 Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación deberá contar con una plataforma tecnológica que le permita a la Ministerio de Transporte, interoperar con la plataforma tecnológica y realizar las acciones de administración definidas, le permita al aspirante gestionar el agendamiento de los turnos para la presentación del examen teórico y práctico, garantizar el almacenamiento y</p>
<p>seguridad de la información de las pruebas del examen teórico y práctico.</p> <p>El Ministerio de Transporte podrá consultar en cualquier momento la información sobre fecha, hora y lugar donde se realizará cada prueba (ciudad y departamento); la información del aspirante correspondiente a su tipo de documento de identidad, número de documento de identidad, nombres y apellidos, fecha de nacimiento, sexo, grado de escolaridad y categoría de licencia para la que desea ser evaluado (según aplique). Adicionalmente, la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debe permitir la interacción con otros actores necesarios para que los aspirantes presenten el examen teórico y práctico obtengan los resultados.</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) será el responsable de capturar, preprocesar y computar los datos generados durante la presentación de las pruebas del examen práctico.</p> <p>La plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) dispondrá de una interfaz desde la cual se permita la presentación del examen teórico en los equipos suministrados por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). Para ello, el aspirante debe realizar previamente un proceso de validación de identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV), de acuerdo con el mecanismo de validación que disponga la Superintendencia de Transporte.</p> <p>El proveedor del software de la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) que cumpla con las funcionalidades descritas en las secciones 3.2.1 a 3.2.3 de este Anexo, deberá contar con las siguientes certificaciones expedidas por un organismo de certificación acreditado por el ONAC o por un organismo acreditador firmante de los acuerdos MLA del International Accreditation Forum (IAF):</p> <ol style="list-style-type: none"> Certificado en la norma ISO 27001, o la norma que la modifique, adicione o sustituya. Certificado en la norma ISO 9001, o la norma que la modifique, adicione o sustituya. <p>Quien brinde el soporte y mantenimiento al mencionado software deberá contar y mantener vigentes las certificaciones señaladas en los numerales 1 y 2.</p> <p>El proveedor del software de la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), podrá aportar la misma certificación en los procesos de inspección, no siendo pertinente la solicitud de certificaciones independientes para cada centro.</p> <p>3.1.2 Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT</p> <p>3.1.2.1 La plataforma tecnológica suministrada por las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, deberá interactuar con el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para permitir la consulta de la información del examen teórico y práctico aprobado.</p> <p>3.1.2.2 La plataforma tecnológica suministrada por las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, interactuará con el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para obtener la información de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE registrados:</p> <ol style="list-style-type: none"> Datos básicos de registro (razón social, NIT, jurisdicción departamental, ciudad del domicilio) del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE. Datos (dirección MAC y dirección IP) de los equipos donde se presentará las pruebas teóricas, y de los equipos desde donde se procesa la información generada en las pruebas prácticas. Número Único del Certificado de Aprobación del Examen Teórico y Práctico generado por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Notificación en el caso que alguno de los requisitos de registro cargados en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, según el numeral 4 del presente anexo, no se encuentre vigente. <p>3.2. Funcionalidades generales de la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE</p> <p>La plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE deberá estar conformada por los siguientes subsistemas de acuerdo con sus principales funcionalidades. Por</p>	<p>lo tanto, debe tener como mínimo 1) el subsistema de gestión, 2) el subsistema de interoperabilidad y 3) el subsistema de almacenamiento y seguridad de la información. A continuación, se presentan las funcionalidades de cada uno de los subsistemas:</p> <p>3.2.1. Funcionalidades del subsistema de gestión</p> <ol style="list-style-type: none"> Permitir el registro de los aspirantes para la asignación de turno para la presentación de las pruebas del examen teórico y del examen práctico. Realizar la asignación de turno del aspirante con fecha, día y hora, y Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE para la presentación de cada una de las pruebas. Nota: las pruebas se deben presentar en el siguiente orden, siendo la aprobación de cada una el prerequisite de la siguiente: 1) prueba teórica, 2) prueba de destreza individual y 3) prueba de maniobras en vía pública. Permitir la consulta, programación, reprogramación y cancelación del turno del aspirante para la presentación de las pruebas del examen teórico y del examen práctico. Realizar la validación de la identidad del aspirante al inicio y finalización de la presentación de las pruebas del examen teórico y del examen práctico a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV), de acuerdo con la herramienta o mecanismo de validación de identidad que disponga la Superintendencia de Transporte. De forma complementaria, el subsistema de gestión debe realizar un mecanismo de verificación de la identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV en las pruebas prácticas, en los siguientes momentos: <ol style="list-style-type: none"> Al inicio de la prueba: el aspirante debe abordar el vehículo y se debe realizar captura de una imagen del aspirante (fotografía de inicio de prueba). Durante la presentación de la prueba: el aspirante debe permanecer sentado en el vehículo, mantener la puerta cerrada del vehículo, mantener el cinturón abrochado, mantener el casco abrochado (para categorías A1 y A2). Al finalizar la prueba: el aspirante debe bajar del vehículo y salir de la pista. En estos instantes, se debe tomar una fotografía del aspirante. Realizar el registro de fotografía y la validación de la identidad a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV por única vez del evaluador de la prueba de destreza individual y de la prueba de maniobras en vía pública, de acuerdo con la herramienta o mecanismo de validación de identidad que disponga la Superintendencia de Transporte. Disponer para el aspirante mecanismos de pago en línea del examen teórico y práctico a través del Operador de Recaudo adscrito al Sistema de Control y Vigilancia - SICOV. Permitir la realización de la prueba teórica a través de su interfaz desde los equipos dispuestos para ello. Computar y calificar los resultados obtenidos en el examen teórico y en las pruebas del examen práctico. Contar con un sistema de monitoreo de disponibilidad de la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). El cual pueda ser consultado por el Ministerio de Transporte y por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Proporcionar una página web con información de contacto, integración a peticiones, quejas y reclamos (PQRS) y agendamiento en línea. Proporcionar los datos requeridos para fines de vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte, según lo que disponga el Ministerio de Transporte para tal efecto. Realizar la asignación de turno del aspirante con fecha, día y hora, para la presentación de cada una de las pruebas que no fueron aprobadas y se necesitan repetir. Para ello, el subsistema de Gestión debe dar prioridad en el agendamiento a los aspirantes que no aprobaron las pruebas sobre los aspirantes que se presentarán por primera vez.

<p>3.2.2. Funcionalidades del subsistema de interoperabilidad</p> <p>a) Proveer los mecanismos y controles necesarios para garantizar que la información almacenada no pueda ser alterada, copiada o destruida de forma no autorizada.</p> <p>b) Permitir la consulta con antelación de los datos del aspirante y el turno en el que presentará las pruebas del examen teórico y del examen práctico a través de la plataforma suministrada por las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, según los mecanismos, especificaciones y protocolos que determine esta última.</p> <p>c) Seleccionar las preguntas del banco de preguntas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, según la categoría de licencia de conducción a la que aspira el usuario, de manera aleatoria y en un conjunto único para cada aspirante presente en el aula.</p> <p>d) Recibir el número único del certificado de aprobación del examen teórico y práctico generado por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, según los mecanismos, especificaciones y protocolos de envío de la información que determine esta última a través de la publicación en su página web.</p> <p>e) Permitir la consulta desde la plataforma suministrada por las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, del número único del certificado de aprobación del examen teórico y práctico generado por el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, según los mecanismos, especificaciones y protocolos de envío de la información que determine esta última a través de la publicación en su página web.</p> <p>f) Permitir la consulta de la fecha de emisión del certificado de resultados del aspirante, por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, según los mecanismos, especificaciones y protocolos que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>g) Capturar, preprocesar y computar los datos generados durante la presentación de las pruebas del examen práctico.</p> <p>h) Contar con un mecanismo de intercambio de información con la entidad encargada de realizar la validación de la identidad del aspirante a través del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV, según lo determine la Superintendencia de Transporte.</p> <p>3.2.3. Funcionalidades del subsistema de almacenamiento y seguridad de la información</p> <p>a) Almacenar los datos obtenidos en el proceso de agendamiento del aspirante y aquellos capturados por los dispositivos tecnológicos durante la presentación de las pruebas del examen teórico y del examen práctico de cada aspirante (incluye video e imágenes); tipo y número de documento de identidad, fotografía y firma digitalizada (firma elaborada sobre un dispositivo tecnológico) del aspirante proveniente del proceso de validación de identidad; los videos, fotografías y audios generados para la supervisión de las pruebas del examen teórico y del examen práctico; fotografía, tipo y número de documento de identidad y registro de validación de la identidad del evaluador de la prueba de destreza individual y de la prueba de maniobras en vía pública. Los datos deben ser almacenados por un periodo mínimo de seis (6) meses con acceso inmediato. Los datos que superen este período deberán ser almacenados por un periodo mínimo de cinco (5) años como información de respaldo.</p> <p>b) Crear el rol y el usuario de administrador para realizar la gestión de la plataforma por parte del Ministerio de Transporte y contar con un mecanismo para la asignación y actualización de este rol a quien designe el Ministerio de Transporte.</p> <p>c) Crear el rol y el usuario de administrador para realizar la gestión de la plataforma del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE y contar con un mecanismo para la asignación y actualización de este rol de las personas que se requieran, previamente registrada en la plataforma del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE.</p> <p>d) Contar con mecanismos de respaldo de los datos señalados en el literal a).</p> <p>e) Contar con un mecanismo para realizar la autenticación y autorización de los usuarios para garantizar la seguridad de la información en la plataforma del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE.</p>	<p>f) Tomar fotos del aspirante mediante la cámara instalada en cada equipo de presentación de la prueba teórica en momentos aleatorios. Para el caso de las pruebas prácticas, tomar fotos del aspirante durante la presentación de estas.</p> <p>g) Cumplir con los lineamientos de seguridad de la información detallados en la norma ISO 27001, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>h) Registrar la trazabilidad de la información relacionada con las pruebas del examen teórico y del examen práctico.</p> <p>i) Asegurar que las comunicaciones con los sistemas externos estén cifradas.</p> <p>j) Contar con mecanismos de control de acceso a la información para que solo el personal autorizado por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE pueda ingresar a la plataforma tecnológica.</p> <p>k) Cumplir con la normatividad vigente en materia de protección de datos personales de los aspirantes y usuarios de la plataforma.</p> <p>l) Proveer los mecanismos y controles necesarios para garantizar que la información almacenada no pueda ser alterada, copiada o destruida de forma no autorizada.</p> <p>m) Asegurar que la información administrada sea y se mantenga confiable y completa.</p> <p>n) Asegurar que los datos de las pruebas prácticas que sean enviados a la plataforma suministrada por las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas, estén cifrados.</p> <p>o) Contar con un dispositivo Unified Threat Management - UTM o Gestión Unificada de Amenazas.</p> <p>p) Contar con Web Application Firewall - WAF, un firewall de aplicaciones web que supervisa, filtra o bloquea el tráfico HTTP hacia y desde una aplicación web.</p> <p>q) Estar provisto de un sistema de detección y prevención de intrusos, que permita hacer un análisis del tráfico de red y uso de dispositivos, identificar comportamientos intrusivos anómalos o no anómalos y establecer políticas de conexión asociadas a direcciones IP y puertos habilitados o no habilitados tanto para tráficos entrantes como salientes.</p> <p>r) Realizar anualmente pruebas de ethical hacking y test de penetración, generando su respectivo informe de resultados. Al mes siguiente de realizar las pruebas, se debe repetir la prueba para validar el correcto funcionamiento de la plataforma.</p> <p>s) Generar códigos de validación de integridad de los datos (MD5 o similar) para asegurar que los datos relacionados con las pruebas de los exámenes teórico y práctico, no sean alterados, ni un solo bit modificado en el transporte o almacenamiento.</p> <p>t) Activar y configurar las funcionalidades de Audit Trail de las bases de datos del(los) servidor(es) local(es) donde se almacenan los datos relacionados con las pruebas de los exámenes teórico y práctico.</p> <p>u) Garantizar el no repudio de la información relacionada con las pruebas de los exámenes teórico y práctico.</p> <p>v) Registrar la trazabilidad de la información intercambiada con la plataforma tecnológica suministrada por las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, las autoridades públicas y entidades privadas.</p> <p>3.2.4. Dispositivos tecnológicos del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE para la automatización de la prueba.</p> <p>El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE debe tener como mínimo los siguientes dispositivos tecnológicos:</p> <p>a) La infraestructura física del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, debe cumplir con lo establecido en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas - RETIE vigente, en lo relacionado con instalaciones básicas, o la norma que lo modifique o sustituya, en cuanto a puestas a tierra, canalizaciones, iluminación, tableros eléctricos, señalización,</p>
<p>dispositivos de protección, información de seguridad para el usuario y demás elementos constitutivos del mismo.</p> <p>Los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación que deseen operar en horario nocturno (desde las 6:00 p.m. hasta las 10:00 p.m.) deberán acreditar iluminación en la zona de realización de la prueba de destreza individual, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE vigente en lo relacionado con instalaciones básicas.</p> <p>b) Un sistema de respaldo eléctrico que pueda suministrar fluido eléctrico en caso de fallo en el suministro de la red eléctrica. El sistema debe entrar en operación de forma automática en caso de falla en la red de suministro eléctrico. El sistema de respaldo debe estar compuesto por una fuente ininterrumpida de potencia de al menos treinta (15) minutos para los sistemas de cómputo y los sistemas de las pruebas teóricas y prácticas y, una fuente de respaldo secundario, mediante grupo electrógeno con capacidad de respaldo de mínimo veinticuatro (24) horas.</p> <p>c) Equipo para:</p> <p>i. El almacenamiento de datos de obtenidos en el proceso de agendamiento del aspirante y aquellos capturados por los dispositivos tecnológicos durante la presentación de las pruebas del examen teórico y práctico de cada aspirante (incluye video e imágenes); tipo y número de documento de identidad, fotografía y firma del aspirante proveniente del proceso de validación de identidad; y los videos generados para la supervisión de las pruebas de los exámenes teórico y práctico; fotografía, tipo y número de documento de identidad y registro de validación de la identidad del evaluador de la prueba de destreza individual y de la prueba de maniobras en vía pública.</p> <p>ii. El respaldo de información: servidor propio del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE encargado de generar las copias de seguridad de los datos detallados en el literal anterior y los datos requeridos para el funcionamiento de la plataforma tecnológica Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, y datos parciales generados durante la presentación de las pruebas que permitan continuarlas en el horario asignado en caso de presentarse alguna falla técnica.</p> <p>iii. La presentación de pruebas: equipos dispuestos solo para que los aspirantes presenten la prueba teórica, que no tengan habilidades funcionalidades adicionales a las requeridas para la presentación de la prueba. Estos equipos deben contener programas que faciliten a las personas con algún tipo de discapacidad acceder y responder a la prueba. Por medio de estos equipos, los aspirantes accederán a la interfaz de la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE para presentar la prueba.</p> <p>iv. Equipos donde se realizará el preprocesamiento, cómputo y calificación de las pruebas prácticas.</p> <p>v. Servidor de la plataforma tecnológica del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE.</p> <p>vi. Comunicaciones/gestión de red: equipos encargados de proveer las funcionalidades necesarias para el intercambio de información con sistemas externos al Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE de una manera segura, sin pérdidas de información y cumpliendo con los lineamientos vigentes establecidos por la autoridad competente. Incluye firewall y conectividad internet.</p> <p>vii. Controlar la red - servidor de tiempos: controlador de la red, seguridad y control del directorio activo o similar. Hospeda el servidor de tiempos (Network Time Protocol) para sincronizar todos los equipos que capturan los datos de las pruebas.</p> <p>d) Para el caso en el que el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE instale un centro de datos para la plataforma tecnológica, se deberá cumplir con el estándar ANSI / TIA-942.</p> <p>e) Dispositivos tecnológicos para realizar la validación de la identidad de los aspirantes conforme a lo que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>f) Cámaras de seguridad y monitoreo.</p>	<p>g) Sistema de pantallas que permitan monitorear la actividad de los aspirantes durante la prueba teórica en todo momento. Estas pantallas deberán mostrar en tiempo real, el video capturado por las cámaras de videovigilancia de cada uno de los cubículos para la presentación de la prueba teórica.</p> <p>h) Sistema de almacenamiento de videos e imágenes para la custodia de las grabaciones de las cámaras de seguridad ubicadas en las áreas de presentación de las pruebas del examen teórico y práctico. Las cámaras y NVR deberán ser renovados por equipos nuevos al menos 1 vez cada 5 años o cuando alguno de estos, deje de funcionar.</p> <p>i) Dispositivos tecnológicos requeridos para medir sin intervención humana, las variables que permitan realizar la evaluación del aspirante en las pruebas del examen práctico de destreza individual.</p> <p>j) Dispositivos digitalizadores de firmas para la toma de la firma digitalizada del aspirante.</p> <p>k) En caso de que se realice la validación de identidad del aspirante por medio de biometría dactilar, se deben utilizar los dispositivos establecidos por el Sistema de Control y Vigilancia - SICOV.</p> <p>l) Dispositivo tecnológico (<i>tablet</i> o <i>smartphone</i>) usado en el vehículo para indicar al aspirante, en tiempo real, el recorrido de las pruebas del examen práctico.</p> <p>4 Aspectos asociados al registro y modificaciones del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE ante el Sistema Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT</p> <p>Una vez el Ministerio de Transporte haya verificado que la Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública, la autoridad pública o la entidad privada, cumple con las condiciones previas para la prestación del servicio establecidas en el artículo 3.7.1.1. del Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución 20223040045295 de 2022 y se suscriba el convenio o contrato, deberá adelantar el siguiente procedimiento para registrar o modificar el registro de cada Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme a lo establecido en el artículo 3.7.1.3., y 3.7.1.6. de la citada resolución.</p> <p>Para ello se establece la información necesaria para dar cumplimiento a los requisitos establecidos y los tiempos mínimos para adelantar los trámites mencionados en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas, Públicas o Privadas que prestan servicios al Sector Público (RNPNI) por parte de los representantes legales de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) ante el operador del Sistema RUNT, garantizando los términos máximos, establecidos en el Capítulo I del Título II de la Parte Primera de Ley 1437 de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo", sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.</p> <p>4.1. Proceso previo al trámite del registro o modificación del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Para adelantar el registro o modificación de registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, es requisito indispensable que el organismo de apoyo al tránsito se encuentre previamente inscrito como persona jurídica en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNI) del Sistema RUNT. Este proceso debe ser adelantado en cualquier Organismo de Tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte conforme con el procedimiento establecido en el artículo 4.1.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>4.2. Procedimiento para el trámite de registro o modificación del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT</p> <p>Una vez realizado el proceso previo antes descrito, la persona designada por la Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública como representante para el desarrollo del convenio o contrato, o el representante del prestador del servicio de forma excepcional cuando la Institución de Educación Superior de naturaleza pública no pueda dar cobertura, podrá dar inicio al trámite de registro o modificación del registro ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para lo cual, se realizarán las validaciones correspondientes, lo cual se dará bajo la observancia del siguiente procedimiento:</p>

<p>4.2.1. Ingreso de datos básicos en el Sistema RUNT:</p> <p>Los representantes legales de la Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública, las autoridades públicas o entidades privadas o la persona designada, deberán ingresar a la funcionalidad dispuesta en el RUNT a través del usuario(s) autorizado(s).</p> <p>Para el caso de la modificación, una vez realizado el anterior procedimiento, el sistema le dará la opción de escoger el tipo de modificación del registro.</p> <p>4.2.2. Pago Tarifa del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT</p> <p>Consecuencialmente, el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT generará el recibo para el pago de la tarifa por el registro o por la modificación del registro. La tarifa la establece el Ministerio de Transporte mediante resolución anual.</p> <p>Una vez realizado el pago por parte del solicitante ya sea en línea (PSE) o ante la entidad bancaria correspondiente, el cual se recibirá de manera automática o máximo tres (3) días hábiles dependiendo de la entidad financiera, para continuar con el paso establecido en el numeral 4.2.3 del presente Anexo.</p> <p>4.2.3. Registro de información del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE</p> <p>Para el registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se deberá incluir los siguientes datos en dicho sistema:</p> <p>i. Para Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública.</p> <ol style="list-style-type: none"> Número de acto administrativo o acta de conformación de estatutos. Fecha de expedición de los estatutos (día/mes/año). Número de documento que la reconoce como Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública por parte del Ministerio de Educación Nacional. Fecha de expedición del documento que le reconoce como Institución de Educación Superior de Naturaleza Pública (día/mes/año). <p>ii. Para Autoridades Públicas registradas en el Sistema RUNT.</p> <ol style="list-style-type: none"> Número del acta de posesión del representante legal del ente territorial u Organismo de Tránsito. <p>iii. Para Entidades Privadas</p> <ol style="list-style-type: none"> Número de identificación Tributaria y acta de conformación de estatutos. Fecha de expedición de los estatutos (día/mes/año). <p>iv. De la póliza de responsabilidad civil extracontractual.</p> <ol style="list-style-type: none"> Nombre de la compañía aseguradora. Fecha de expedición y vigencia de la póliza (día/mes/año). Valor asegurado (no inferior a 60 SMMLV). Amparo asegurado. <p>v. Seguro de accidentes personales.</p> <ol style="list-style-type: none"> Nombre de la compañía aseguradora. Fecha de expedición y vigencia de la póliza (día/mes/año). Valor asegurado (no inferior a 30 SMMLV). Amparo asegurado. <p>vi. Del evaluador.</p> <ol style="list-style-type: none"> Tipo de documento de identidad. Número de documento de identidad. Certificado de instructor en conducción vigente emitido por el Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT. Para las categorías según la clase en la que está siendo registrado el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE. Licencia de conducción vigente. Para las categorías según la clase en la que está siendo registrado el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE. 	<ol style="list-style-type: none"> Constancia de participación de mínimo 20 horas en la inducción del evaluador para el examen práctico, expedido por el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE). <p>vii. De los vehículos.</p> <ol style="list-style-type: none"> Número de placa del vehículo (debe estar activo en el Registro Nacional Automotor, pertenecer al servicio particular u oficial y cumplir con los requisitos establecidos en el numeral 2.2 del anexo 60 que hace parte integral de la presente resolución) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y de adaptaciones vigente. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, vigente. <p>viii. Certificados emitidos por un Organismo de Certificación de Sistemas de Gestión, acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC).</p> <ol style="list-style-type: none"> Certificado que acredite evaluación y certificación vigente para sistemas de Gestión de la Calidad bajo la norma ISO 9001:2015 o la versión más actualizada, vigente durante todo el proceso de registro. Certificado que acredite evaluación y certificación vigente para sistemas de Gestión Ambiental bajo la norma ISO 14001:2015 o la versión más actualizada, vigente durante todo el proceso de registro. Certificado que acredite evaluación y certificación vigente para sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo bajo la Norma ISO 45001: 2018 o la versión más actualizada, vigente durante todo el proceso de registro. Certificado que acredite evaluación y certificación vigente para Sistemas de Gestión de la seguridad de la información bajo la norma ISO 27001: 2013 o la versión más actualizada, vigente durante todo el proceso de registro. <p>La Subdirección del Tránsito del Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud, verificará el cumplimiento de los requisitos, para continuar con lo establecido en el numeral 4.2.4 del presente Anexo.</p> <p>En caso de que no se cumplan los requisitos para continuar con el proceso, la Subdirección del Tránsito del Ministerio de Transporte, requerirá a través del RUNT al solicitante la información faltante o su corrección en un término de cinco (5) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud y este contará con el término de un (1) mes, contado a partir de la fecha del recibo del requerimiento, para completarla o corregirla. Una vez vencido el plazo sin que el solicitante aporte o corrija la información requerida, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011.</p> <p>Complementada o corregida la información, la Subdirección del Tránsito del Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud, verificará el cumplimiento de los requisitos, para continuar con lo establecido en el numeral 4.2.4 del presente Anexo.</p> <p>Una vez realizado el procedimiento anterior y validada la información suministrada por el representante legal de manera concordante con los registros de las entidades emisoras, el sistema emitirá leyenda indicando: "El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE ha sido registrado y autorizado con éxito ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT", con el cual se entenderá aprobado el procedimiento.</p> <p>4.2.4. Entrega de usuarios del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT al representante legal del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE con registro autorizado.</p> <p>Una vez registrado y autorizado con éxito el Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE objeto de registro, el representante legal deberá formalizar la solicitud de creación de usuario ante el concesionario encargado de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT,</p>
<p>realizando el proceso que dicha entidad determine para este fin. La entrega del usuario debe realizarse en un término máximo de 3 días hábiles contados a partir de la autorización del registro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>4.2.5. Modificación del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE.</p> <p>Para la modificación del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, el representante legal del CALE, deberán realizar la solicitud de modificación del registro ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) con sus respectivos documentos soporte.</p> <p>Las siguientes son las modificaciones al registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE que podrá solicitar:</p> <ol style="list-style-type: none"> Cambio de dirección del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, en la misma jurisdicción. Cambio de domicilio del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE, en diferente jurisdicción. Cambio de representante legal. Cambio en el evaluador (vinculación y desvinculación). Cambio de vehículos (vinculación y desvinculación). Novedad de datos específicos o básicos. Cambio de razón social. Cambio de tipo de propiedad. <p>Nota: Para el trámite de modificación relacionado en los literales a), b), f), g) y h), es necesario que el representante legal del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE actualice los datos relacionados en los seguros exigidos en el numeral 3 del artículo 3.7.1.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte.</p> <p>Otras novedades:</p> <ol style="list-style-type: none"> Suspensión del registro. Cancelación del registro. Registra la recertificación del establecimiento. Registrar la suspensión de certificación del establecimiento Registrar la cancelación de certificación del establecimiento. <p>4.2.5.1 Modificación automática</p> <p>Cuando se modifique los requisitos de registro c), d) y e), deberá ser cargado en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT por parte del CALE.</p> <p>Una vez realizado el procedimiento anterior y validada la información suministrada por el representante legal de manera concordante con los registros de las entidades emisoras, el sistema procederá a actualizar de manera automática la información en el registro, según corresponda y emitirá leyenda indicando: "El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE ha modificado la información del registro autorizado ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT con éxito", con el cual se entenderá aprobado el procedimiento.</p> <p>4.2.5.2. Modificación con autorización del Ministerio de Transporte.</p> <p>Cuando se modifique los requisitos de registro a), b), f), g) y h), la Subdirección del Tránsito del Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud, verificará el cumplimiento de los requisitos, y ordenará al sistema proceder a la actualización de la información en el registro, según corresponda.</p> <p>En caso de que no se cumplan los requisitos para continuar con el proceso, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, requerirá a través del RUNT al solicitante la información faltante o su corrección en un término de cinco (5) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud y este contará con el término de un (1) mes, contado a partir de la fecha del recibo del requerimiento, para completarla o corregirla. Una vez vencido el plazo sin que el solicitante aporte o corrija la información requerida, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011.</p>	<p>Complementada o corregida la información, la Subdirección del Tránsito del Ministerio de Transporte a través del Sistema RUNT, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud, verificará el cumplimiento de los requisitos, y ordenará al sistema proceder a la actualización de la información en el registro, según corresponda.</p> <p>Una vez realizado el procedimiento anterior y validada la información suministrada por el representante legal de manera concordante con los registros de las entidades emisoras, el sistema emitirá leyenda indicando: "El Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE ha modificado la información del registro autorizado ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT con éxito", con el cual se entenderá aprobado el procedimiento.</p> <p>4.2.5.3. Otras Novedades.</p> <p>En relación a los literales establecidos como otras novedades, para la suspensión y cancelación del registro del CALE estarán a cargo de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte conforme al procedimiento establecido en el Decreto 1479 de 2014.</p> <p>Para las novedades de registrar la recertificación, suspensión o cancelación de certificación del establecimiento establecidos en el numeral viii) del 4.2.3 del presente Anexo, estará a cargo de los Organismos de Certificación, acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación - ONAC, según aplique.</p> <p>Una vez realizado alguno de los procedimientos anteriormente descritos, el sistema RUNT procederá a actualizar de manera automática la información en el registro y emitirá leyenda indicando: "se ha modificado la información del registro del Centro de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT con éxito", con el cual se entenderá aprobado el procedimiento.</p>