

j) Garantizar los sistemas de equipamientos colectivos que suplan las necesidades de la nueva población que se incorpora a la zona, por el desarrollo del proyecto;

k) Incorporar determinantes de gestión y prevención del riesgo para los sectores que el plan de ordenamiento territorial haya identificado como de riesgo mitigable alto o medio, de origen geotécnico o hidrológico. Las medidas de prevención y mitigación serán responsabilidad de los diseñadores y urbanizadores responsables, y deberán incluirse en la licencia de urbanización en la modalidad de reurbanización y/o de construcción respectiva.

3. **Condiciones para la participación de las entidades vinculadas a la política de vivienda y para la aplicación de recursos del Subsidio Familiar de Vivienda.** Las viviendas de interés social cuyo valor exceda los ciento treinta y cinco (135) salarios mínimos legales mensuales vigentes, o los ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes cuando se ubiquen en los municipios y distritos establecidos en el Título 9 de la Parte 1 del Libro 2 del presente decreto, no serán objeto de la aplicación del subsidio familiar de vivienda ni de los beneficios o incentivos que se establezcan para la adquisición de Vivienda de Interés Social o Vivienda de Interés Prioritario, sin perjuicio de los demás beneficios otorgados para el desarrollo de este tipo de vivienda.

Parágrafo 1º. Las condiciones de que trata el numeral 2 del presente artículo serán igualmente exigibles a cualquier plan parcial de renovación urbana, aun cuando contemplen programas y/o proyectos de vivienda de interés social y o de interés prioritario que no superen los rangos señalados en el presente artículo.

Parágrafo 2º. En el caso de predios incluidos en planes parciales, el cumplimiento de los requisitos de los programas y/o proyectos de renovación urbana de que trata el numeral 2 del presente artículo, debe corresponder al reparto equitativo de cargas y beneficios.

Parágrafo 3º. Entiéndase por programas y/o proyectos de renovación urbana aquellos contemplados en el Plan de Ordenamiento Territorial del respectivo municipio, así como en los instrumentos que lo desarrollen o complementen.

Artículo 2º. El presente decreto rige a partir de su publicación y modifica el artículo 2.2.2.1.5.2.2 del Decreto número 1077 de 2015 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 1º de junio de 2022.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

La Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio,

Susana Correa Borrero.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040030355 DE 2022

(mayo 31)

por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución número 217 de 2014 “Por la cual se reglamenta la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones” del Ministerio de Transporte; y se dictan otras disposiciones.

La Ministra de Transporte, en uso de sus facultades constitucionales y legales, especialmente las conferidas por el artículo 1º de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010, el literal e) del artículo 18 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 195 del Decreto ley 019 de 2012 y los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6º del Decreto número 087 de 2011 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1º de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 del 2010, determina que en desarrollo de lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales;

Que adicionalmente, el artículo 1º de la citada ley, dispone que el Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de la política pública nacional en materia de tránsito;

Que a su vez el artículo 18 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 115 del Decreto

ley 019 de 2012, establece que la licencia de conducción habilita a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular;

Que, en este sentido, el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto ley 2106 de 2019, establece los requisitos para obtener una licencia de conducción para vehículos automotores, determinando entre otros, en el literal e) la exigencia de presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz

para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o como un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT;

Que adicionalmente, el parágrafo del artículo 19 de la Ley 769 de 2002 señala que “Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría (sic) horizontal y vertical”;

Que el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8º de la Ley 1383 de 2010, establece que “para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y el sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales”;

Que a su vez, el artículo 50 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 10 de la Ley 1383 de 2010, determinó que por “razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad”;

Que mediante el artículo 4º de la Ley 982 de 2005, “Por la cual se establecen normas tendientes a la equiparación de oportunidades para las personas sordas y sordociegas y se dictan otras disposiciones”, se estableció la obligación del estado de garantizar y proveer la ayuda de intérpretes y guías intérprete idóneos para que sea este un medio a través del cual las personas sordas y sordociegas puedan acceder a todos los servicios que como ciudadanos colombianos les confiere la Constitución;

Que mediante la Ley 1618 de 2013 “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”, se tiene como objeto el garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables;

Que conforme a lo determinado en el numeral 8 del artículo 2º de la ley anteriormente citada, se debe realizar la inclusión en políticas públicas de medidas efectivas para asegurar que se adelanten acciones ajustadas a las características particulares de las personas o grupos poblacionales, tendientes a garantizar el ejercicio efectivo de sus derechos acorde con necesidades de protección propias y específicas;

Que el artículo 2º de la Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito;

Que el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013, establece para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre otras funciones, la relacionada con “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 el numeral 3 del artículo 3º de la Ley 1955 de 2019 “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, determina que, como resultado final, el Plan busca la igualdad de oportunidades para todos, por medio de una política social moderna orientada a lograr la inclusión social y la inclusión productiva de los colombianos, y que se centra en las familias como los principales vehículos para la construcción de lazos de solidaridad y de tejido social. Así las cosas, establece el Pacto por la inclusión de todas las personas con discapacidad, con el cual se busca cumplir con el objetivo de brindar mayores condiciones con las que se permita acelerar el cambio social;

Que mediante la Resolución número 1500 de 2005 “Por la cual se reglamentan las categorías de la Licencia de Conducción, de conformidad con el artículo 20 de la Ley 769 de 2002”, modificada por la Resolución número 35 de 2006, el Ministerio de Transporte reglamentó 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 mediante la Resolución número 217 de 2014, “Por la cual reglamenta la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones”, modificada por las Resoluciones números 5228 de 2016, 1298 de 2018 y 20203040011355 de 2020, el Ministerio de Transporte estableció la evaluación de la idoneidad de una persona por los medios científicos, técnicos, escritos,

orales, prácticos y por observación, con el fin de determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz exigidas para conducir un vehículo;

Que el Anexo I de la Resolución número 217 de 2014, denominado: “Rangos de Evaluación de las Aptitudes Físicas, Mentales y de Coordinación Motriz requeridos para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción”, incluye en el numeral 2.1 la evaluación de la capacidad auditiva determinando los niveles mínimos de audición y la orientación auditiva de los aspirantes, así como las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones según corresponda;

Que el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo mediante el Memorando número 20211130154443 del 23 de diciembre de 2021, con fundamento en lo siguiente:

“Conforme a lo establecido en el Pacto VI del Documento denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”; el cual hace parte integral del Plan Nacional de Desarrollo adoptado mediante la Ley 1955 de 2019, establece en la estrategia denominada “Gestión de la seguridad y protección en la operación de transporte”; en el que se determina, entre otras acciones, que “La ANSV y MinTransporte (SIC) revisarán, actualizarán e implementarán el modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción para todo tipo de vehículo”.

En cumplimiento de lo anterior, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, avanzan en la revisión integral del modelo de licenciamiento, y específicamente en lo relacionado con la evaluación de la aptitud física, mental y de coordinación motriz de cara a fortalecer los criterios de evaluación de los aspirantes a conductores, según las condiciones de tránsito del país, lo cual incluye el reconocimiento de todos los actores viales, según sus competencias para la conducción.

Que para generar las condiciones para una movilidad segura, se debe propender por la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad en la vía y así contar con actores viales autónomos, de tal manera que puedan ejercer su autonomía, en el marco de sus competencias viales.

Para tal efecto, se tiene en cuenta que el Instituto Nacional para Sordos (Insor), establecimiento público del orden nacional adscrito al Ministerio de Educación Nacional, elabora un estudio técnico respecto de licencias de conducción para personas con discapacidad auditiva en el que se concluyó que las personas sordas desarrollan otro tipo de habilidades visuales que les permiten ser buenos conductores, lo cual implica la realización de ajustes razonables, encaminados a que las personas sordas puedan acceder al trámite de la licencia de conducción. Adicionalmente, concluyó a través de un análisis de derecho comparado, que a nivel internacional las licencias de conducción se otorgan a las personas sordas solicitando el uso de espejos retrovisor exterior o de visión completa para ampliar el campo de visión.

Asimismo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantó de manera conjunta con Ministerio de Transporte un estudio sobre la implementación de esquemas graduales o escalonados de evaluación (niveles de idoneidad) como buena práctica internacional respecto al proceso de obtención de la licencia de conducción, y medida eficaz para reducir el número de accidentes de tránsito (siniestro) fatales y no fatales, para el mejoramiento del modelo de licenciamiento vigente en el país, en el cual se analizaron los factores de riesgo que inciden en la Seguridad vial y dentro de estos, la incidencia de la discapacidad al conducir un vehículo automotor en la ocurrencia de siniestros viales. Como resultado del mismo, los datos no mostraron un incremento del riesgo en conductores con hipoacusia comparado con la población en general.

Que, por otro lado, teniendo como base el estudio realizado por Insor así como el estudio técnico elaborado por la Universidad de los Andes, la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante comunicación con Radicado número 20213032469792 remitió los documentos técnicos relacionados, a fin de que esta cartera ministerial realice las modificaciones pertinentes; teniendo en cuenta para este fin, las siguientes consideraciones:

“En el estudio técnico llevado a cabo por la Universidad de los Andes para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se señala que para vehículos destinados al servicio particular la información consultada y obtenida no muestra que haya resultados concluyentes para la asociación entre limitaciones auditivas y la tasa de siniestros y habilidades para conducir, por lo cual se obtuvieron recomendaciones de medidas a implementar para conductores con pérdida auditiva a partir de guías de buenas prácticas internacionales adoptadas por países como Australia, Canadá y Reino Unido, los cuales han autorizado la conducción a personas con discapacidad auditiva y a su vez son referentes en disminución de las tasas de siniestralidad vial, respecto al contexto colombiano. Por otra parte, en cuanto a licencias para vehículos destinados a servicio público, la Universidad concluye que se requiere contar con un estudio adicional complementario, dado que la información disponible en la revisión de la literatura no arrojó resultados suficientes.

El estudio técnico, allegado por Insor, señala que: “En aras de establecer mayor precisión respecto a la clasificación de la pérdida auditiva (hipoacusia), dentro del estudio técnico elaborado por el Insor, esta entidad identificó que la Asociación Americana del Habla, Lenguaje y la Audición (ASHA por su siglas en inglés-American Speech-languagehearing Association), asociación profesional que desarrolla actividades de publicación científica, investigación y educación continuada tanto para patólogos del habla y el lenguaje, audiólogos y científicos del habla, el lenguaje y la audición de Estados Unidos como internacionalmente estableció una clasificación de los grados y rangos de la pérdida auditiva, la cual es empleada como referencia en la evaluación médica requerida

para obtener la licencia de conducción en países internacionales con buenas prácticas en la implementación de acceso a licencia de personas sordas (como por ejemplo Estados Unidos, Chile y Reino Unido) y en las cuales se establece que los grados de pérdida auditiva asociada a la conducción se definen a partir de un umbral de audición de 40 dB o más”.

Conforme a lo anterior, se evidencia la necesidad de realizar las modificaciones pertinentes al numeral 2 del Anexo I de la Resolución número 217 de 2014, con el fin que las personas con pérdida auditiva puedan contar con licencia de conducción, siempre que garanticen algunas condiciones para la actividad de conducción de vehículos destinados al servicio particular.

Por otro lado, teniendo en cuenta las consideraciones de cambios de decibeles en la pérdida auditiva para las licencias del grupo uno (1), se procede a equiparar las mismas para las licencias del grupo dos (2), manteniendo para el grupo dos (2) sus respectivas adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a las personas, los vehículos o de circulación.

Adicional, teniendo en cuenta que el ministerio como autoridad máxima debe vigilar e inspeccionar que se cumplan los presupuestos del código, esto en relación a la seguridad vial de los ciudadanos, se hace pertinente generar medidas a fin de garantizar que los vehículos puedan transitar por el territorio nacional, garantizando que cuenten con las ayudas visuales necesarias para la conducción”;

Que adicionalmente el Viceministerio de Transporte mediante Memorando número 20221130054003 del 26 de mayo de 2022 señala que:

“El Ministerio de Transporte solicitó concepto al Ministerio de Salud y Protección Social mediante Radicado MT 20221130546971 en donde requiere a dicha entidad realizar pronunciamiento sobre la posibilidad de reglamentación en relación a las licencias de conducción para manejar vehículos de servicio público de personas con discapacidad auditiva. En respuesta dicha solicitud, con Radicado MT 20223031005112 el Ministerio de Salud y Protección Social, se pronunció indicando que es “conveniente analizar, desde el enfoque biopsicosocial, cómo las deficiencias en funciones y estructuras corporales y las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, pueden interferir en una conducción segura. Ello implica empezar por analizar cuáles son las funciones corporales y las actividades involucradas en la conducción, así como los niveles en los cuales resultan compatibles con la conducción segura, para después determinar los ajustes necesarios para potenciar el desempeño de la persona en la actividad de conducción”.

Conforme a lo anterior se estima pertinente continuar aunando esfuerzos desde el enfoque biopsicosocial para analizar el fenómeno de la siniestralidad y su relación con la pérdida auditiva, especialmente en lo relacionado a las categorías de licencia de conducción de vehículos destinados al servicio público, motivo por el cual en el presente proyecto de resolución se evidencia la necesidad de generar una disposición en el cual se establezca el compromiso claro de realizar los estudios pertinentes a fin de seguir con las recomendaciones dadas por Ministerio de Salud y Protección Social y tomar decisiones a futuro al respecto”;

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto número 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 de la entidad entre el 29 de diciembre de 2021 y el 13 de enero de 2022 con el propósito de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados;

Que el Viceministerio de Transporte mediante Memorando 20221130054113 del 27 de mayo de 2022 certificó que las observaciones y comentarios realizados al proyecto de resolución fueron atendidas en su totalidad;

Que la Oficina Asesora Jurídica conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad;

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1º. Modifíquese el numeral 2 del Anexo I de la Resolución número 217 de 2014 del Ministerio de Transporte, denominado: “Rangos de Evaluación de las Aptitudes Físicas, Mentales y de Coordinación Motriz requeridos para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción”, el cual quedará así:

“2. Capacidad auditiva

Se debe practicar la prueba de capacidad auditiva para determinar los rangos y ajustes requeridos en los vehículos conducidos por las personas interesadas en obtener por primera vez, recategorizar y/o renovar la licencia de conducción.

Exploración (1)	Criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción		Adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a las personas, los vehículos o de circulación a tener en cuenta en las licencias de conducción sujetas a condiciones restrictivas	
	Grupo 1 (2)	Grupo 2 (3)	Grupo 1 (4)	Grupo 2 (5)
2.1 Agudeza Auditiva	La evaluación auditiva debe realizarse en medio sonomortizado con un rango frecuencial entre 250 y 8000 Hz. Audición entre 0 a 25 dB.	La evaluación auditiva debe realizarse en medio sonomortizado con un rango frecuencial entre 250 y 8000 Hz. Audición entre 0 a 25 dB.	Apto sin adaptación.	Apto sin adaptación.
	Pérdida auditiva entre 26 a 40 dB (pérdida leve).	Pérdida auditiva entre 26 a 40 dB (pérdida leve).	Apto sin adaptación.	Apto sin adaptación.
	Pérdida auditiva entre 41 a 55 dB (pérdida moderada).	Pérdida auditiva entre 41 a 55 dB (pérdida moderada).	Requiere ayuda visual: a. Un espejo retrovisor frontal panorámico (espejo panorámico interior) para la categoría B1. b. Dos espejos laterales convexos (espejos retrovisores en ambos lados del vehículo) para vehículos categoría A1, A2 y B1. c. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.	Requiere exámenes de control anuales. Requiere ayuda auditiva (audifono) y control auditivo semestral. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.
	Pérdida auditiva entre 56 a 70 dB (pérdida moderadamente severa).	Pérdida auditiva entre 56 a 70 dB (pérdida moderadamente severa).	Requiere ayuda visual: a. Un espejo retrovisor frontal panorámico (espejo panorámico interior) para la categoría B1. b. Dos espejos laterales convexos (espejos retrovisores en ambos lados del vehículo) para vehículos categoría A1, A2 y B1. c. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.	Requiere ayuda auditiva (audifono) y también ayuda visual con modificaciones en los espejos laterales y el retrovisor panorámico. Control auditivo semestral. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.
	Pérdida auditiva entre 71 a 90 dB (pérdida grave).	Pérdida auditiva entre 71 a 80 dB (pérdida grave).	Requiere ayuda visual: a. Un espejo retrovisor frontal panorámico (espejo panorámico interior) para la categoría B1. b. Dos espejos laterales convexos (espejos retrovisores en ambos lados del vehículo) para vehículos categoría A1, A2 y B1. c. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.	Requiere ayuda auditiva (audifono) y también ayuda visual con modificaciones en los espejos laterales y el retrovisor panorámico. Control auditivo semestral. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.
	Pérdida auditiva mayor de 90dB (pérdida profunda).	Pérdida auditiva mayor de 81 dB no se admite.	Requiere ayuda visual: a. Un espejo retrovisor frontal panorámico (espejo panorámico interior) para la categoría B1. b. Dos espejos laterales convexos (espejos retrovisores en ambos lados del vehículo) para vehículos categoría A1, A2 y B1. c. El vehículo debe portar el símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación.	No se admite.

Artículo 2°. *Restricción en la licencia de conducción.* Cuando se otorgue licencia de conducción a una persona con pérdida auditiva leve, moderada, moderadamente severa, grave o profunda, deberá dejarse la anotación en el anverso de la licencia, dentro de la casilla de restricciones de la misma así:

1. Para pérdida auditiva leve: "PAL".
2. Para pérdida auditiva moderada: "PAM".
3. Para pérdida auditiva moderadamente severa: "PAMS".
4. Para pérdida auditiva grave: "PAG".
5. Para pérdida auditiva profunda: "PAP".

Artículo 3°. *Verificación de adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.* Durante las pruebas sensoriales en la Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes deberán revisarse las ayudas visuales establecidas en el artículo 1° de la presente resolución.

Los Centros de Diagnóstico Automotor debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán durante el tiempo para la preparación de las pruebas sensoriales al vehículo, solicitar al conductor y/o propietario la licencia de conducción a fin de validar las restricciones contempladas en la misma y si estas se asocian a alguna de las situaciones determinadas en el artículo 2° de la presente resolución. Adicionalmente, siempre que evidencien que un vehículo es conducido regular u ocasionalmente por una persona con pérdida auditiva moderada, moderadamente severa, grave y profunda, al encontrar alguna de las ayudas visuales en el vehículo objeto de revisión, deberán realizar el siguiente proceso:

1. Durante la prueba sensorial valide la presencia y estado de las ayudas visuales contempladas en el artículo 1° de la presente resolución. Si no se evidencia presencia de alguna de ellas o todas, según aplique por clase de vehículo, se deberá reportar la misma

como defecto tipo A. Si se evidencia que alguna o todas no están en buen estado se deberá reportar la misma como un defecto tipo A.

2. La codificación de los defectos deberá ser reportada en la casilla D del Formato Único de Resultados (FUR), de conformidad a la siguiente codificación y descripción:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
7.1.1.1.1	No presencia de una o todas las señales visuales
7.1.1.1.2	Mal estado de una o todas las señales visuales

Parágrafo 1°. Lo dispuesto en el presente artículo será aplicable hasta tanto el Ministerio de Transporte adopte la Norma Técnica Colombiana o expida el reglamento técnico para la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos con adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a tener en cuenta en las licencias de conducción sujetas a condiciones restrictivas.

Parágrafo 2°. Los Centros de Diagnóstico Automotor realizarán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a los vehículos, utilizando la acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), siempre y cuando cubra el tipo de la línea y clasificación correspondiente, sin requerir actualización específica de alcance para la revisión de vehículos con adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a tener en cuenta en las licencias de conducción sujetas a condiciones restrictivas.

Artículo 4°. *Control por parte de las Autoridades de Tránsito.* Siempre que la autoridad de tránsito de control en vía evidencie que el conductor cuenta con alguna de las restricciones asociadas en el artículo 2° de la presente resolución, deberá validar el cumplimiento de las adaptaciones requeridas si hay lugar a ellas.

Artículo 5°. *Anexo técnico de ayudas visuales.* Adáptese el Anexo 1 "AYUDAS VISUALES" el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución, realizará los estudios pertinentes desde el enfoque biopsicosocial para analizar el fenómeno de la siniestralidad, y su relación con la pérdida auditiva, especialmente en lo relacionado a las categorías de licencia de conducción de vehículos destinados al servicio público, así como el análisis y la aplicación de lo dispuesto en la presente resolución.

Artículo 7°. *Transición.* Las Autoridades de Tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de generar capacitación al personal de atención al público en la respectiva entidad, implementar las condiciones para garantizar la accesibilidad y establecer canales de atención incluyentes para las personas con pérdida auditiva que accedan a sus servicios y trámites.

Los puntos de atención de dichas entidades deben contar con ajustes razonables en la comunicación que les permitan a las personas sordas usuarias del lenguaje de señas entender la información sobre los servicios que prestan, de manera escrita o por medio audiovisual, y comunicarse de la misma manera. Lo anterior incluye servicios de interpretación presencial o virtual.

Los Centros de Enseñanza Automovilística, en la formación teórica deben contar con intérpretes del lenguaje de señas, presenciales en vivo o en formato de video diferido, para ser usados en las aulas de clase u otro mecanismo que permita a la persona sorda usuaria del lenguaje de señas entender la información y comunicarse. Para la formación práctica deben contar con ajustes razonables en la comunicación que le permita a la persona sorda entender de manera escrita o por medio audiovisual, sin que sean un distractor, el contenido y objetivo de la clase y comunicarse con el instructor.

Las personas con pérdida auditiva, que sean usuarias del español oral o escrito, podrán escoger libremente la realización de los trámites y servicios sobre temas asociados al tránsito, utilizando los instrumentos de evaluación definidos para la población general.

Artículo 8°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Ángela María Orozco Gómez.

ANEXO I AYUDAS VISUALES

Las ayudas visuales establecidas en el artículo 1 de la presente resolución, deberán cumplir con las siguientes especificaciones para cada caso, según aplique:

1. En cuanto al espejo retrovisor frontal panorámico y a los espejos laterales convexos, dependiendo de la categoría de licencia de conducción a la que se aspire, el vehículo deberá contar con:

1.1 Categorías A1 y A2:

a) Juego de espejos exteriores laterales convexos, adicionales a los instalados de fábrica.

1.2 Categorías B1, B2, B3, C1, C2 y C3:

a) Espejo retrovisor frontal panorámico interior con visual de ciento ochenta grados (180°) adicional al instalado de fábrica.

b) Juego de espejos exteriores laterales convexos, adicionales a los instalados de fábrica.

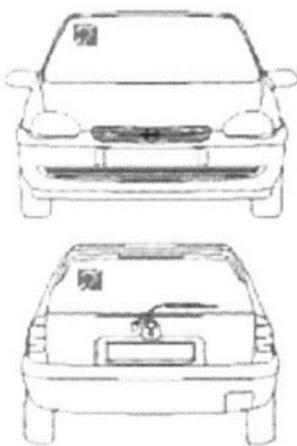
2. En cuanto al símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación: El símbolo internacional de sordera o hipoacusia, contiene la imagen estilizada de una oreja y una franja diagonal. La imagen y la franja deben ser de color blanco sobre un fondo de color azul oscuro, cumpliendo lo establecido en la Norma NTC 4141:1997 “Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación” y la Norma NTC 4739:2020 “Láminas retrorreflectivas para control de tránsito”.

2.1. Categorías A1 y A2:

El símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación deberá ser portado siempre de manera visible sobre la prenda reflectiva y el casco que utiliza el conductor, dicho símbolo no puede estar cubierto por ningún elemento o por la posición del acompañante, que impida su visibilidad u operación. El tamaño mínimo del símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación en la prenda reflectiva debe ser de 10,8 cm de alto y 10,2 cm de ancho, mientras que en el casco debe ser de 3,6 cm de alto por 3,4 cm de ancho.

2.2 Categorías B1, B2, B3, C1, C2 y C3:

El símbolo internacional de sordera o hipoacusia deberá portarse siempre de manera visible tanto en la parte frontal, como en la posterior del vehículo. El símbolo deberá portarse siempre en el vehículo cuando sea conducido por una persona con pérdida auditiva. El tamaño mínimo del símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación debe ser de 14,4 cm de alto y 13,6 cm de ancho.



(C. F.).

MINISTERIO DEL DEPORTE

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 941 DE 2022

(junio 1º)

por el cual se reglamentan parcialmente los artículos 3º de la Ley 181 de 1995 y 4º de la Ley 1967 de 2019, y se adiciona la Parte 14 del Libro 2 del Decreto número 1085 de 2015, Único Reglamentario del Sector Deporte, para promover y planificar el deporte femenino competitivo y de alto rendimiento.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales, en especial la conferida por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 52 de la Constitución Política reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre, al tiempo que, señala que el deporte y la recreación forman parte de la educación y constituyen gasto público social. Así mismo, establece que el Estado debe fomentar tales actividades y que inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas;

Que la Ley 181 de 1995 dictó disposiciones para fomentar el deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la educación física y creó el Sistema Nacional del Deporte. De conformidad con el numeral 6 del artículo 3º de la mencionada ley, dentro de los objetivos rectores que debe tener en cuenta el Estado para garantizar el acceso al conocimiento y práctica del deporte, recreación y aprovechamiento del tiempo libre, se encuentra el objetivo de promover y planificar el deporte competitivo y de alto rendimiento, en coordinación con las federaciones deportivas y otras autoridades competentes;

Que el artículo 46 de la mencionada ley, define el Sistema Nacional del Deporte como “(...) el conjunto de organismos, articulados entre sí, para permitir el acceso de la comunidad al deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y la educación física”;

Que el artículo 4º de la Ley 1967 de 2019, establece las funciones del Ministerio del Deporte, dentro de las que se encuentran “(...) 3. Formular, adoptar, coordinar la ejecución y evaluar estrategias para la promoción, el fomento, el desarrollo y la orientación del deporte, la recreación, la actividad física y el aprovechamiento del tiempo libre. (...) 7. Planificar, promover e impulsar el deporte competitivo, los deportes autóctonos, de baja difusión, extremos, alternativos y de alto rendimiento y recreativos, en coordinación con las federaciones deportivas y otras autoridades competentes, velando porque se desarrolle de acuerdo con los principios del movimiento olímpico. (...) 10. Estimular la práctica deportiva exenta de violencia, de exclusión y de toda acción o manifestación que pueda alterar por vías extradeportivas los resultados de las competencias.”

Que por disposición del mencionado artículo 4º, el Ministerio del Deporte está facultado para “25. Celebrar directamente convenios o contratos con entidades u organismos internacionales o nacionales, públicos o privados pertenecientes al Sistema Nacional del Deporte, para el desarrollo de su objeto, de acuerdo con las normas legales vigentes” y “26. Cofinanciar a los organismos oficialmente reconocidos los gastos operacionales y eventos nacionales e internacionales de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la materia”;

Que las federaciones deportivas nacionales, de acuerdo con el artículo 2.9.3.12. del Decreto número 1085 de 2015 - Único Reglamentario del Sector Administrativo del Deporte - son organismos de derecho privado, constituidos por un número mínimo de ligas o asociaciones o clubes deportivos o la combinación de cualquiera de ellos, para fomentar, patrocinar y organizar la práctica del deporte en el ámbito nacional y, están llamadas a impulsar programas de interés público y social de naturaleza deportiva;

Que las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, que hacen parte integral del Plan aprobado mediante la Ley 1955 de 2019, establecen que “con el fin de asegurar una mejor y mayor cobertura en la atención a la población que se beneficia de los programas de recreación, actividad física y deporte, Coldeportes (hoy el Ministerio del Deporte) fortalecerá la rectoría del sector como generador de política deportiva. Lo anterior exige el desarrollo de una acción armonizada y articulada con los organismos que conforman el Sistema Nacional del Deporte; especialmente, se desarrollarán estrategias que permitan vincular los organismos privados que conforman la estructura del deporte asociado, y que hacen parte del SND, para que propicien en la población oportunidades”;

Que de acuerdo con el mismo documento, “Los organismos privados que hacen parte del Sistema Nacional del Deporte son el Comité Olímpico Colombiano, el Comité Paralímpico y las Federaciones Deportivas Nacionales; en el nivel departamental y de Distrito Capital, las Ligas Deportivas y Asociaciones Deportivas; y en el nivel municipal, los Clubes Deportivos, Clubes Promotores de participación en procesos de iniciación, formación, fomento y práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre”;

Que en cumplimiento de las disposiciones señaladas, el Ministerio del Deporte suscribe convenios o contratos con las federaciones deportivas colombianas, con el propósito de impulsar programas y actividades de interés público, que promuevan: i) el desarrollo del alto rendimiento de los diferentes deportes en Colombia, y ii) la organización de eventos y la preparación de atletas con miras a la participación en eventos internacionales y del ciclo olímpico;

Que la “Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer” adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 18 de diciembre de 1979 y firmada el 17 de julio de 1980 y, aprobada en Colombia mediante la Ley 51 de 1981, dispone entre otras cosas que, los Estados Parte adoptarán medidas con el fin de asegurar la igualdad de derechos de mujeres y hombres, quienes tendrán las mismas oportunidades para participar activamente en el deporte y la educación física (artículo 10). Así mismo, dispone que los Estados Partes también adoptarán medidas tendientes a asegurar condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, en el derecho a participar en actividades de esparcimiento, deportes y en todos los aspectos de la vida cultural (artículo 13);

Que conforme lo expuesto en la memoria justificativa del presente decreto, el Ministerio del Deporte ha identificado que no en todos los convenios y contratos suscritos con las federaciones en el marco de sus funciones, se destinan recursos significativos para apoyar y/o promover el deporte femenino competitivo y de alto rendimiento, advirtiendo en consecuencia, la necesidad de procurar un porcentaje mínimo de destinación de recursos públicos para estos propósitos, correspondiente al 30% del valor que aporte el Ministerio del Deporte en los mencionados convenios y contratos;

Que de acuerdo con lo anterior, se hace necesario adicionar el Decreto número 1085 de 2015, Único Reglamentario del Sector Deporte, determinando, en desarrollo de lo dispuesto en los artículos 3º de la Ley 181 de 1995 y 4º de la Ley 1967 de 2019, las condiciones en que se realizará la caracterización de las disciplinas deportivas susceptible de financiación o cofinanciación con recursos del Ministerio del Deporte para la promoción y planificación del deporte femenino competitivo y de alto rendimiento, así como, estableciendo los lineamientos para la inversión y legalización de los recursos destinados a ese propósito;

Que el proyecto de decreto fue publicado en la página web del Ministerio del Deporte, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto número 1081 de 2015, Decreto Único Reglamentario de la Presidencia de la República, modificado por el artículo 2º del Decreto número 1273 de 2020;