

**Parágrafo 1°.** Las tarifas diferenciales establecidas en el presente artículo comenzarán a regir a partir de la fecha de expedición de la presente resolución, y se actualizarán anualmente de conformidad con lo establecido en el literal d) de la Sección 4.2 “Estructura Tarifaria” de la Parte Especial del Contrato de Concesión número 017 de 2015. En todo caso, dicho incremento nunca será inferior a cien (100) pesos.

**Parágrafo 2°.** A las tarifas de peaje de que trata el presente artículo, se les adicionará el valor destinado a adelantar programas de seguridad en las carreteras a cargo de la Nación (FOSEVI), y serán ajustadas a la centena más cercana con el fin de facilitar el recaudo.

**Artículo 3°.** La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas diferenciales previstas en esta Resolución corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura.

**Artículo 4°.** La Agencia Nacional de Infraestructura deberá proponer con suficiente antelación al Ministerio de Transporte una modificación y/o incremento del valor de las tarifas y demás condiciones previstas en la presente resolución, cuando advierta amenaza o insuficiencia de alguno de los mecanismos de compensación contemplados en el Contrato de Concesión número 017 de 2015 que pueda impactar el equilibrio financiero del mismo.”.

Artículo 3°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**.

Publíquese, cúmplase.

Guillermo Francisco Reyes González  
(C. F.).

## RESOLUCIÓN NÚMERO 20233040005155 DE 2023

(febrero 13)

por la cual se modifica la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte “por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares”.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confieren el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, así como el numeral 2.4 del artículo 2° y el numeral 6.3 del artículo 6° del Decreto 087 de 2011, y

### CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Constitución Política de Colombia, establece que las autoridades públicas están instituidas para proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

Que según lo dispuesto en el artículo 78 de la Constitución Política de Colombia, serán responsables, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

Que el Consejo de Estado ha señalado que la seguridad personal se constituye en un derecho fundamental, así como el derecho a la vida, por lo cual las autoridades están obligadas a garantizar las condiciones para su ejercicio, eliminando amenazas que impliquen una violación potencial a dichos derechos<sup>1</sup>.

Que de conformidad con lo dispuesto en el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, la seguridad es un principio rector del transporte.

Que el artículo 26 de la Decisión 376 de la Comisión de la Comunidad Andina, modificada por la Decisión 419, estableció que los países miembros podrán mantener, elaborar o aplicar reglamentos técnicos en materia de seguridad, protección a la vida, salud humana, animal, vegetal y protección del medio ambiente.

Que la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina señaló directrices para la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos en los países miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario, e indicó que los objetivos legítimos son los imperativos de la moralidad pública, seguridad nacional, protección de la vida o la salud humana, animal o vegetal, la defensa del consumidor y la protección del medio ambiente.

Que el artículo 3° de la Ley 155 de 1959, señala que el Gobierno nacional intervendrá en la fijación de normas sobre pesos y medidas, calidad, empaque y clasificación de los productos, materias primas y artículos o mercancías con miras a defender el interés de los consumidores y de los productores de materias primas.

Que la Ley 1480 de 2011: “por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones”, establece como una obligación del Estado proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como amparar, el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos y consagra como uno de sus principios, la protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.

Que el numeral 14 del artículo 5° de la precitada Ley 1480 de 2011, define la seguridad como: “La condición del producto conforme con la cual, en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento no presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso

de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro”. (...).”.

Que la Sección 5 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015: “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo”, establece las disposiciones que las entidades reguladoras deben observar en materia de reglamentación técnica.

Que el parágrafo 2° del artículo 2.2.1.7.5.4 del citado Decreto 1074 de 2015, establece que la realización del análisis de impacto normativo es obligatoria para la expedición o modificación de reglamentos técnicos.

Que el numeral 101 del artículo 2.2.1.7.2.1 del Decreto 1074 de 2015, adicionado por el Decreto 1468 de 2020, define el análisis de impacto normativo ex ante simple, como el documento de AIN que se utiliza en los casos en los que hay una mejora que genera beneficios adicionales para los actores sujetos a regulación, haciendo la situación menos gravosa.

Que el numeral 107 del citado artículo 2.2.1.7.2.1 del Decreto 1074 de 2015, establece que una situación es menos gravosa, en los siguientes casos:

1. Cuando se eliminan algunos de los requisitos considerados obligatorios en el reglamento técnico original, sin que se ponga en riesgo el bienestar y seguridad de la sociedad.
2. Cuando se facilita la demostración de la conformidad con el reglamento técnico, es decir, que facilita el procedimiento de evaluación de la conformidad.
3. Cuando se hagan precisiones o aclaraciones sobre la aplicación de los requisitos, sin hacerlos más exigibles”.

Que el artículo 2.2.1.7.6.7. del Decreto 1074 de 2015, modificado por el Decreto 1468 de 2020, establece:

**“Artículo 2.2.1.7.6.7. Evaluación ex post o AIN ex post de reglamentos técnicos.** Los reglamentos técnicos expedidos serán sometidos a evaluación ex post por parte de la entidad reguladora, con el fin de determinar su permanencia, modificación o derogatoria, por lo menos, una vez cada cinco (5) años, contados a partir de su entrada en vigor, o antes, si cambian las causas que le dieron origen. No serán parte del ordenamiento jurídico los reglamentos técnicos que, transcurridos cinco (5) años de su entrada en vigor, no hayan sido evaluados y decidida su permanencia o modificación por la entidad que lo expidió”.

Que de acuerdo con el numeral 2.2 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”, es función de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: “Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda”.

Que de conformidad con lo establecido en los numerales 2.4 del artículo 2° y 6.3 del artículo 6° del Decreto 87 de 2011, corresponde al Ministro de Transporte: “Formular la regulación técnica en materia de transporte y tránsito y de los modos carretero, marítimo, fluvial, y férreo”.

Que el Ministerio de Transporte, expidió la Resolución 1080 de marzo 19 de 2019: “por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares”.

Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, elaboró y justificó la necesidad de modificar el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares, expedida mediante la Resolución 1080 de 2019, con fundamento en lo siguiente:

**“Causa 1: En Colombia no se admite la comercialización de cascos ensayados a partir de las actualizaciones de las normas o estándares técnicos definidos en el reglamento técnico.**

(...) Así las cosas, al momento de adopción de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte, el R22 de la ONU contaba con la serie de enmiendas número 05 (R22.05). No obstante, este reglamento fue revisado de conformidad con los procesos establecidos para tal fin en el Acuerdo de 1958, por lo que, en enero de 2021, se actualizó a la serie de enmiendas número 06 (R22.06).

Lo anterior implica que diversos fabricantes en el mundo han tenido que ascender a esta nueva serie en atención a los requerimientos de las autoridades de los países contratantes del Acuerdo de 1958.5.

Dado que el artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019 hace referencia expresa a la aceptación del R22.05, la comercialización en el país de cascos certificados bajo la misma norma actualizada, es decir, la R22.06, presentaría dificultades. Esto, si se considera que las entidades de vigilancia y control, en cumplimiento de sus labores, vigilan que la documentación aportada por los comercializadores (es decir, el certificado de conformidad) manifieste el cumplimiento del requisito tal como está definido en el reglamento técnico que, para el caso, corresponde al R22.05.

Así las cosas, la disposición normativa genera una barrera para que los usuarios puedan acceder a cascos con mejor desempeño, mayor protección y, por lo tanto, menor

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sentencia del 15 de abril de 2015, radicado N. 68001-23-33-000- 2015-00018- 01.

riesgo de lesiones graves y fatales. Lo anterior, porque en el mercado van a estar ausentes los cascos certificados bajo la norma **R22.06**, pues dichos cascos no podrían ingresar al país para ser comercializados.

**2. Causa 2: El proceso establecido para demostrar la conformidad de los cascos no contempla procesos reconocidos en el ámbito internacional, diseñados para la demostración del cumplimiento de los reglamentos.**

(...)

Lo anterior implica que los productores e importadores deben obtener un documento denominado «certificado de conformidad», para acreditar que sus productos son conformes a las disposiciones técnicas de la Resolución 1080 de 2019. Este certificado de conformidad se expide con base en los informes del laboratorio en el que se hayan practicado las pruebas o ensayos establecidas en las normas técnicas o reglamentos (NTC o R22 o FMVSS 218).

En el caso de los países contratantes del Acuerdo de 1958, estos exigen el cumplimiento del R22 para mitigar los riesgos de fallecimiento en motociclistas, es decir que los fabricantes deben realizar las pruebas o ensayos indicadas en dicho reglamento. Así mismo, para poder comercializar los cascos, estos países exigen que el fabricante obtenga un documento denominado «certificado de homologación» el cual acredita que los cascos son conformes al R22.

No obstante, de acuerdo con las disposiciones de la Resolución 1080 de 2019, la única forma de acreditar la conformidad es a través del certificado de conformidad en los términos establecidos en el artículo 10 de la Resolución 1080. Es decir, que si un fabricante o importador cuenta con certificado de homologación, este documento no será válido para comercializar cascos en Colombia.

Lo anterior se constituye en una barrera innecesaria al comercio, pues representa para algunos fabricantes o importadores un proceso adicional de certificación, a pesar de contar con el certificado de homologación. En este aspecto, es preciso resaltar que las barreras innecesarias al comercio afectan a los usuarios, pues las condiciones adicionales impuestas a los comercializadores pueden dificultar a los motociclistas el acceso a cascos más seguros, bien sea por problemas de escasez en la oferta o por los precios de venta que se pueden incrementar dados los trámites administrativos que debe realizar el fabricante o importador.

**Causa 3: Dificultad para realizar seguimiento a la efectividad del reglamento técnico**

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».

Esta entidad tiene como función realizar seguimiento a las estrategias y acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno nacional. En este sentido, es deber de esta entidad evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación en caso de que así corresponda.

Al respecto, si bien la función de seguimiento de la ANSV ha sido asignada de forma general mediante la ley, la Resolución 1080 de 2019 no concreta esta función sobre la materia en particular de la que trata dicha resolución, es decir, el reglamento técnico. La falta de esta disposición en la Resolución 1080 de 2019 podría derivar en dificultades para desarrollar acciones enfocadas en el seguimiento de la efectividad del reglamento técnico de cascos. Al respecto, la ausencia de seguimiento al reglamento técnico dificultaría la eficiente y oportuna acción por parte del Gobierno nacional para identificar y solucionar los retos y oportunidades de mejora. De esta manera, conocer las posibles situaciones que afectan la comercialización de cascos más seguros es una actividad imprescindible para plantear e implementar las alternativas de solución.

Es importante precisar que el seguimiento es una labor diferente a la vigilancia y control. Estas últimas labores se encuentran asignadas a la Superintendencia de Industria y Comercio (mediante el artículo 15 de la Resolución 1080 de 2019) y se enfocan en vigilar que los regulados cumplan las disposiciones del reglamento técnico y aplicar las respectivas acciones cuando se evidencien incumplimientos.

En síntesis, las causas explicadas derivan en dificultades para la comercialización de cascos más seguros. Problema causado, de forma principal, porque el reglamento técnico vigente no acepta versiones más recientes del reglamento ONU 22 y por el posible reproceso de recertificación en que pueden incurrir comerciantes.

La consecuencia de esta problemática es la afectación a una oferta de cascos más seguros. En este sentido, con el reglamento técnico vigente los usuarios tienen la posibilidad de encontrar en el mercado cascos que cumplen con normas de desempeño seguro; no obstante, no podrían disponer de cascos ensayados con estándares actualizados, los cuales sí se comercializan en el resto del mundo.

Por otro lado, se deriva como consecuencia la generación de barreras innecesarias al comercio para ingresar al mercado, con lo cual se desatiende las recomendaciones de la Organización Mundial del Comercio, enfocadas en aceptar los procesos de conformidad de otros países para facilitar la comercialización de bienes entre países.

Finalmente, la ausencia de seguimiento a la efectividad del reglamento técnico genera riesgo de afectación al cumplimiento del objetivo planteado con el reglamento técnico de cascos. Si no se identifican las dificultades del reglamento para que los usuarios tengan acceso a una oferta de cascos seguros, será difícil diseñar e implementar acciones de mejora y, por lo tanto, las dificultades de dicha oferta persistirían. (...)”.

Que el Departamento Nacional de Planeación mediante documento de fecha 9 de junio de 2022 emitió concepto favorable al mencionado AIN simple.

Que el Viceministerio de Transporte mediante Memorando 20221130105053 del 28 de octubre de 2022, solicitó la expedición del presente acto administrativo con el fin de modificar los artículos 12 y 20 de la Resolución 1080 de 19 de marzo de 2019 del Ministerio de Transporte, con el fin de permitir la comercialización de cascos que certifiquen el cumplimiento del Reglamento ONU 22 en sus series de enmiendas actualizadas y aceptar la demostración de la conformidad mediante el certificado de homologación expedido. Así como, establecer la labor de seguimiento y monitoreo de la efectividad del presente reglamento técnico a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, del 11 al 26 de octubre de 2022, en cumplimiento de lo determinado en el literal 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y, la Resolución 994 de 2017 del suscrito Ministerio, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas y mediante Memorando 20231130014263 del 9 de febrero de 2023, el Viceministerio de Transporte certificó que las observaciones presentadas fueron atendidas en su totalidad.

Que teniendo en cuenta que con la presente modificación al reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares, se hace menos gravosa la situación para los regulados u obligados que deban demostrar la conformidad con el reglamento técnico (importadores, comercializadores o productores), no se debe realizar notificación internacional o consulta pública internacional, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1° del artículo 2.2.1.7.5.5. del Decreto 1074 de 2015.

Que la Superintendencia de Industria y Comercio emitió concepto de Abogacía de la Competencia mediante radicado SIC No. 22-443921 de noviembre 22 de 2022, radicado MT 20223032147572 de noviembre 23 de 2022, con la siguiente recomendación:

(...)

- Condicionar la entrada en vigencia del parágrafo 3, introducido mediante el artículo 1° del Proyecto al artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019, y relativo a la posibilidad de aceptar el certificado de homologación para acreditar la conformidad de los productos, hasta tanto Colombia no ratifique el Acuerdo de 1958”.

Que, a su vez, la recomendación anterior no fue acogida ya que la justificación para aceptar el certificado de homologación o *type approval* obedece a los lineamientos de la Organización Mundial de Comercio, en particular, al siguiente:

“los Miembros se asegurarán de que, cada vez que sea posible, se acepten los resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad de los demás Miembros, aun cuando esos procedimientos difieran de los suyos, siempre que tengan el convencimiento de que se trata de procedimientos que ofrecen un grado de conformidad con los reglamentos técnicos o normas pertinentes equivalente al de sus propios procedimientos” (negrita y subrayado fuera de texto).

Que conforme lo anterior, el Viceministerio de Transporte mediante Memorando 20231130014263 de 2023 manifestó lo siguiente:

En este sentido, el procedimiento de evaluación de la conformidad de más de 50 países en el mundo corresponde al establecido en el Acuerdo de 1958, de tal forma que su rechazo significa desconocer el procedimiento utilizado en el sector vehículos en gran parte del mundo.

“Es importante mencionar que para que un fabricante obtenga el *type approval* de un vehículo, componente o sistema vehicular; dicho vehículo, componente o sistema debe haber sido sometido a una serie de ensayos realizados en un servicio técnico o laboratorio quienes han sido evaluados y autorizados por las entidades competentes para realizar dichos ensayos. Los resultados de los ensayos, junto con la información técnica del vehículo o componente vehicular, es analizada por la autoridad de homologación, quien, tras realizar las comprobaciones exigidas, emite un certificado en el que declara que el vehículo, sistema o componente presentado por el fabricante se ajusta a las especificaciones del reglamento.

Además de lo anterior, los fabricantes deben demostrar que cuentan con procedimientos satisfactorios de tal forma que la producción del vehículo, sistema o componente se va a realizar de conformidad con los requerimientos técnicos. Para ello, y como requisito para conservar el *type approval*, sus plantas de producción son sometidas a una evaluación inicial y a un control de producción de forma periódica, bajo la premisa de que el vehículo, sistema o componente debe fabricarse de manera que se ajuste al vehículo, sistema o componente al cual se le otorgó el *type approval*.

El procedimiento de conformidad aplicado por los países contratantes del Acuerdo de 1958 ofrece un grado de conformidad con las normas de Colombia, pues este procedimiento,

al igual que el nacional, incluye realización de ensayos en laboratorios independientes y autorizados, certificación de un tercero frente al cumplimiento de los requisitos técnicos, así como el control de la producción. Por lo cual, no encontramos justificación para exigir a un fabricante que ha obtenido el type approval bajo el procedimiento descrito que realice otro procedimiento adicional con el fin de obtener un certificado de conformidad expedido por un organismo de certificación acreditado por la ONAC, pues con ello, se estaría incurriendo en una barrera innecesaria al comercio.

Conforme a lo anteriormente indicado, el type approval puede ser admitido como un documento equivalente para demostrar el cumplimiento de los cascos con el reglamento técnico sin que sea necesario que Colombia se adhiera al Acuerdo de 1958, pues el lineamiento de la Organización Mundial de Comercio se refiere precisa y exclusivamente a aceptar procedimientos que difieran de los propios. Esperar a la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 para acoger esta recomendación carece de sentido, pues una vez se materialice dicha adhesión, el procedimiento del Acuerdo de 1958 se convertirá en el procedimiento propio de Colombia.

Finalmente, se resalta que conforme a las disposiciones contenidas en el artículo 1° del proyecto de resolución (modificatorio del artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019), las mismas no generan de ninguna manera de barreras u obstáculos innecesarios al comercio, puesto que, al contrario, permite a los productores, comercializadores e importadores demostrar la conformidad a través de las alternativas contenidas en el mencionado artículo.”.

Que en virtud de lo indicado en el artículo 72 de la Ley 1480 de 2011, parágrafo 1° del artículo 2.2.1.7.5.5, parágrafo 3° del artículo 2.2.1.7.5.10 y artículo 2.2.1.8.1.3. del Decreto 1074 de 2015, la presente modificación debe ser informada al Punto de Contacto, para ser notificada a través de los órganos competentes de los acuerdos comerciales internacionales y hasta tanto el Punto de Contacto no expida la certificación correspondiente, no se podrá publicar en el *Diario Oficial*.

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, conservará los documentos asociados a la expedición del presente acto administrativo, en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Modifíquese*, el artículo 12 de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte, el cual quedará así:

“**Artículo 12. Equivalencias.** Para efectos del cumplimiento del presente reglamento técnico se aceptarán como equivalentes, los requisitos, ensayos y resultados de evaluación de la conformidad basados en el Reglamento N. 22, serie de enmiendas 05 o series de enmiendas superiores, anexo al Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958 o el estándar FMVSS 218.

**Parágrafo 1°.** Los cascos que cumplan con el reglamento establecido en el presente artículo deberán incluir en la etiqueta, además de los datos establecidos en el artículo 6°, la indicación de no protección de la barbilla, en caso de no ofrecerla.

**Parágrafo 2°.** La determinación de cualquier equivalencia adicional deberá sujetarse a las disposiciones contenidas en el artículo 2.2.1.7.5.13 del Decreto 1074 de 2015 modificado por el Decreto 1595 de 2015 el, o en la norma que lo adicione, modifique o derogue.

**Parágrafo 3°.** También podrán demostrar la conformidad de los productos a los que aplica el presente reglamento técnico con los requisitos establecidos en esta resolución con el siguiente documento:

Certificado de homologación expedido por la Autoridad de Homologación de una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 de la ONU debidamente firmado y que aplique para el Reglamento ONU. Cuando el certificado de homologación tenga una fecha de expedición superior a tres (3) años, deberá aportarse adicionalmente el certificado de conformidad de la producción (COP, por sus siglas en inglés) expedido por la autoridad de homologación, servicio técnico o entidad designada por la autoridad de homologación para tal fin.

Los productores, comercializadores e importadores que demuestren la conformidad de los requisitos técnicos establecidos en este reglamento mediante el documento indicado en el presente parágrafo, no requerirán el certificado de conformidad establecido en el artículo 10.”.

Artículo 2°. *Modifíquese*, el artículo 20 de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte, el cual quedará así:

“**Artículo 20. Seguimiento, revisión y actualización.** Conforme lo señala el artículo 2.2.1.7.6.7 del Decreto 1074 de 2015, o la disposición que lo modifique, adicione o derogue, la presente resolución deberá revisarse al menos una vez cada cinco (5) años o antes si se modifican las condiciones que le dieron origen, con el fin de definir su continuidad o modificación.

**Parágrafo.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial efectuará el seguimiento y monitoreo de la efectividad del presente reglamento técnico, de acuerdo con las acciones e indicadores que establezca para tal efecto.”.

Artículo 3°. *Comuníquese*, el presente acto administrativo a la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para los fines y procedimientos pertinentes de acuerdo con la normatividad vigente.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*, la cual no se podrá surtir hasta tanto no se cuente con la certificación del Punto de Contacto de la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Modifica los artículos 12 y 20 de la Resolución 1080 de 2019 del Ministerio de Transporte.

Comuníquese, publíquese y cúmplase.

Guillermo Francisco Reyes González

(C. F.).

## DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

### RESOLUCIONES

#### RESOLUCIÓN NÚMERO 0177 DE 2023

(febrero 28)

por la cual se hace un nombramiento ordinario.

El Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, en ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por la Ley 909 de 2004, artículo 2.2.5.1.1 del Decreto 1083 de 2015, artículo 1° del Decreto 1338 de 2015 y los Decretos 2647, 2648 y 2649 de 2022,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Nombrar* con carácter ordinario en la planta de personal del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, a la siguiente persona:

#### DESPACHO DE LA VICEPRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

NOMBRES	APELLIDOS	CÉDULA	CARGO	CÓDIGO	GRADO	IDP
RAFAEL MAURICIO	TORRES MEJÍA	13718071	ASESOR	2210	09	1180

Artículo 2°. *Autorizar* el pago de la Prima Técnica al cargo de Asesor, nombrado en la presente resolución, de conformidad con lo establecido en el Decreto 472 del 29 de marzo de 2022.

Artículo 3°. *Comunicar* a través de la Oficina de Talento Humano el contenido de la presente resolución.

Artículo 4°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 28 de febrero de 2023.

El Director,

Óscar Mauricio Lizcano Arango.

#### RESOLUCIÓN NÚMERO 0178 DE 2023

(febrero 28)

por la cual se hace un nombramiento ordinario.

El Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, en ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por la Ley 909 de 2004, artículo 2.2.5.1.1 del Decreto 1083 de 2015, artículo 1° del Decreto 1338 de 2015 y el Decreto 2647 de 2022,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Nombrar* con carácter ordinario en la planta de personal del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, a la siguiente persona:

#### DESPACHO DE LA VICEPRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

NOMBRES	APELLIDOS	CÉDULA	CARGO	CÓDIGO	GRADO	IDP
CAROLINA	HOYOS VILLAMIL	1030530857	ASESOR	2210	09	438

Artículo 2°. *Autorizar* el pago de la Prima Técnica al cargo de Asesor, nombrado en la presente resolución, de conformidad con lo establecido en el Decreto 472 del 29 de marzo de 2022.

Artículo 3°. *Comunicar* a través de la Oficina de Talento Humano el contenido de la presente resolución.

Artículo 4°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 28 de febrero de 2023.

El Director,

Óscar Mauricio Lizcano Arango.