

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
13 de enero de 2022	Christian Esguerra	N/A	<p>Quiero decir que algunos puntos me parecieron positivos, pero quiero referirme a otros puntos que parecen hay que no me parecieron muy positivos; ustedes hablan de discapacidad auditiva pero no están teniendo en cuenta que las personas sordas somos cien por ciento visuales, es necesario que a una persona sorda tan bien le sea medida su capacidad visual, considero que deberían realizarse ambos exámenes tanto auditivos como visuales porque ambos son necesarios.</p>		X	No acogida. El objeto del proyecto de acto administrativo es modificar el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 217 de 2014, relacionado con la evaluación de la capacidad auditiva del aspirante. Este proyecto de acto administrativo no modifica lo dispuesto en la citada Resolución respecto de la evaluación de capacidad visual (numeral 1 del Anexo I), disposición que continúa plenamente vigente. Por lo anterior, no se acoge la observación, y en consecuencia no se genera modificación en el texto.
			<p>También pienso que es importante tener en cuenta un punto de accesibilidad; los sonidos externos que la persona sorda no pueda detectar como el claxon o las sirenas de las ambulancias, si el auto tuviera una tecnología accesible que permitiera que ese estímulo auditivo se convirtiera en un estímulo visual para avisar a las personas sordas que afuera de su vehículo hay un sonido esa tecnología facilitaría mucho estas cosas.</p> <p>Además, las personas sordas suelen reusarse a utilizar el audífono y el motivo es porque el uso del audífono les genera dolores de cabeza o mareos por sonidos tan fuertes como el del claxon o sirenas de las ambulancias porque puede llegar a ser muy molesto les genera ganas de quitárselo y no usarlo esto como ya lo había mencionado lo solucionaría algún tipo de tecnología que genere estímulos visuales.</p>		X	<p>No acogida: Respecto de su observación de <i>incorporar tecnologías a los vehículos que conviertan los estímulos auditivos a visuales</i> es importante precisar que las medidas y ayudas descritas en el artículo 1 y en el Anexo I del proyecto de Resolución corresponden a las recomendadas en el estudio técnico desarrollado por INSOR, las cuales se establecieron a partir de buenas prácticas internacionales y a su vez son referentes en disminución de las tasas de siniestralidad vial.</p> <p>Ahora bien las medidas establecidas en el presente proyecto de resolución presentado, no impiden que se adquieran vehículos con tecnología que generen estímulos auditivos o visuales para el conductor de acuerdo a su necesidad.</p> <p>Respecto de su observación sobre el audífono, se aclara que el proyecto de resolución establece el uso de audífono para personas con pérdida auditiva moderada, moderadamente severa y grave que aspiren a obtener licencia de conducción en las categorías de vehículos de servicio público.</p> <p>En virtud de lo expuesto, no se acoge la observación y en consecuencia no se genera modificación en el texto.</p>
			Además, el stiker (Símbolo de discapacidad) que debe portar el vehículo pienso que no debería ser en forma de stiker o algo que se pueda pegar sino algo que se pueda colgar y poner cuando uno se suba al auto y quitarlo cuando se vaya a bajar porque sería más fácil. En lugar de poner el símbolo de sordera se podría usar un nuevo código que sea visible para todos (mensaje ininteligible) y pienso que además de este stiker que debe estar en el auto de manera permanente también haría que las personas sordas sean más vulnerables porque algunas personas que lo vean intentarían robar el auto por eso si en lugar del stiker se pudiera solucionar de otra forma con un nuevo código como lo había mencionado sería muy bueno.		X	<p>No acogida: Respecto a la observación relacionada con "el stiker (Símbolo de discapacidad) que debe portar el vehículo", se aclara que el símbolo no necesariamente debe ser un sticker, es optativo, siempre y cuando cumpla con las condiciones del símbolo de identificación de conformidad con la norma NTC-4141:1997 "Accesibilidad de las personas al medio físico. símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación", así como las especificaciones técnicas de la norma NTC 4739:2020.</p> <p>Respecto de la posibilidad de "usar un nuevo código que sea visible para todos", se precisa que la codificación establecida en el proyecto de Resolución obedece a una estandarización internacional del símbolo de sordera e hipoacusia, adoptado en Colombia mediante la precitada norma NTC 4141:1997". Por lo anterior, no es posible establecer un nuevo código como el mencionado en la observación.</p> <p>No se acoge la observación y en consecuencia no se genera modificación en el texto.</p>
			Respecto al banderín de las motos no me parece adecuado y se podría reemplazar por un nuevo código como lo mencioné antes. Además, pienso que no estaría bien que el examen sea semestral me parece que debería ser anual porque hay algunas personas que no lo necesitan y eso implicaría que no tienen que gastar dinero en ese examen a diferencia de otros que si lo necesitan, para que haya igualdad considero que cada año estaría bien hacer el examen auditivo para que quede nivelado esto es manera de sugerencia.	X		<p>Se acoge parcialmente: Respecto de la observación relacionada con el "banderín", teniendo en cuenta la estandarización internacional del símbolo de sordera e hipoacusia, adoptado en Colombia mediante la norma NTC 4141:1997 "Accesibilidad de las personas al medio físico. símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación"; el proyecto de resolución establece las condiciones del símbolo de identificación de conformidad con lo establecido en la norma NTC-4141:1997 así como las especificaciones técnicas de la norma NTC 4739:2020.</p> <p>En relación con la observación en cuanto a la modificación de la periodicidad de los exámenes de control auditivo semestrales a anuales, se precisa que el estudio realizado por la Universidad de los Andes - base técnica del proyecto de resolución; no identificó en la revisión de literatura especializada ni en el análisis cuantitativo la necesidad de modificación de la periodicidad de los exámenes de control para las categorías del grupo 2 establecidas en el Anexo I de la Resolución 217 de 2014, teniendo en cuenta que la exigencia y nivel de riesgo en conducción de dichos vehículo es mucho mayor respecto de otras tipologías vehiculares, por lo cual dichos requerimientos no se prevé sean modificados. Para el caso del grupo 1 el proyecto de resolución, no contempla exámenes de control.</p> <p>Por lo anterior se acoge parcialmente la observación en lo relacionado con la eliminación del requerimiento del banderín y en consecuencia se ajusta en el numeral 2.1 del numeral 2 del anexo I del proyecto de Resolución.</p>
			También hay una parte en la que se mencionan algunos ajustes entre los que se indica que deben utilizar el audífono, pero como lo mencionaba antes se debería tener más en cuenta el componente visual porque para una persona que tiene una sordera profunda lo esencial es lo visual, pero con el audífono no habría comodidad entonces teniendo en cuenta que las personas sordas son cien por ciento visuales sería mejor no utilizar los audífonos porque solo servirían para tenerlos en cuenta como estímulo entre un veinte o treinta por ciento y lo visual es lo que más tendrían en cuenta las personas sordas.		X	<p>No acogida: Conforme a la redacción propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a 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, no fue sometido a modificación lo pertinente a las licencias de conducción para servicio público. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoría realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protección Social, se dejó establecido que para poder realizar modificación en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, así como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducción segura, específico para licencias de conducción de servicio público a fin de determinar si se requiere algún cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo técnico de la Resolución 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colación, que este producto no fue analizado en esta oportunidad.</p> <p>Adicional a lo anterior en el acto administrativo ya se están generando disposiciones para que la persona cuente con ayudas visuales adicionales a las exigidas para los demás conductores. Así las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conducción para servicio público, esta cartera ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situación por la cual no se acoge su observación.</p>

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
			Los otros ajustes considero que están bien, solo me gustaría sugerir que el símbolo de sordera (mensaje ininteligible) se pueda poner o quitar en cualquier momento.		X	No acogida: Respecto de la observación sobre el símbolo de sordera, es importante resaltar que teniendo en cuenta la estandarización internacional del símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación, adoptado en Colombia mediante la norma NTC 4141:1997 "Accesibilidad de las personas al medio físico. símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación"; el proyecto de resolución establece las condiciones del símbolo de identificación de conformidad con las características especificadas en la precitada norma NTC-4141:1997 así como las especificaciones técnicas de la norma NTC 4739:2020. Por lo anterior no se acoge la observación, y en consecuencia no se realiza ninguna modificación en el texto.
			También mencionan en una parte que el uso del auto es individual significa que no podría prestar el carro en ningún momento a mi pareja, supongamos que yo soy una persona hipoacúsica y mi pareja es una persona sorda y si alguno de los dos se enferma y el otro tiene que transportarlo ¿Cómo se podría solucionar esto? Por eso pienso que el c1 debería permitir llevar acompañante o que el cupo de personas máximas siga siendo de cinco porque en caso de que una familia quiera salir a dar un paseo o llevar otras personas en el momento de salir, considera que todos los integrantes de la familia deberían tener derecho a ese tipo de transporte para movilizarse. Eso es todo lo que quería decir y aclarar espero que sean bien recibidas mis sugerencias. Les envié un saludo muchas gracias.		X	No acogida: conforme a su observacion se procede a realizar revisión y validación del proyecto de resolucio objeto de comentarios, encontrando que en ninguna parte del contenido se esta estableciendo disposici3n alguna en donde ser restrinja la capacidad de pasajeros dentro de los vehiculos. Conforme a lo anterior, no se acoge la observaci3n presentada.
			Primero que todo, ha sido una falta de respeto hacia la comunidad sorda por no dar cumplimiento a las leyes 982 de 2005 y 1618 de 2013, es decir, no cumpli3 con los ajustes razonables como es el de adaptar a la lengua de señas del proyecto de resoluci3n mencionado.		X	No acogida: teniendo en cuenta que el proyecto de resolucio fue publicado en lenguaje de señas y publicado a traves de video en la pagina web de la entidad, del 21 de enero al 4 de febrero del 2022; como se aprecia en el siguiente link https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/# , y en you tube en el link https://youtu.be/9m6nk0spV7I . Conforme a lo anterior no se acoge su observaci3n.
			1. Para las pérdidas auditivas de 26 db a 40 db y de 41 db a 80 db requieren de controles anual y semestral respectivamente. Los controles auditivos implican costos? En caso afirmativo, no están de acuerdo con los controles auditivos porque implican más gastos.		X	No acogida: En relaci3n con la observaci3n en cuanto al costo de los exámenes de control auditivo, se precisa que de acuerdo con la revisi3n de literatura especializada y el análisis cuantitativo del estudio realizado por la Universidad de los Andes - base técnica del proyecto de resoluci3n, no se evidenci3 la necesidad de modificar lo establecido en el Anexo I de la Resoluci3n 217 de 2014 en relaci3n con los exámenes de control para las categorías del grupo 2, teniendo en cuenta que la exigencia y nivel de riesgo en conducci3n de dichos vehiculos es mucho mayor respecto de otras tipologías vehiculares, por lo cual dichos requerimientos continuan siendo los exámenes requeridos en la actualidad sin que generen un costo adicional. Para el caso del grupo 1 el proyecto de resoluci3n, no contemplará exámenes de control. Teniendo en cuenta que la observaci3n tiene el propósito de solicitar una aclaraci3n, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificaci3n en el texto.
			2. Para las pérdidas auditivas de 41 db en adelante, no especifican el tamaño o medidas de los espejos convexos, como tampoco del símbolo de sordera.	X		Acogida parcialmente: Respecto a la observaci3n relacionada con el tamaño de los espejos convexos para pérdidas auditivas de 41 db en adelante, es importante mencionar que el tamaño del espejo convexo dependerá de cada tipología vehicular. En tal medida, no se acoge su sugerencia. Frente a la observaci3n relacionada con las medidas del símbolo de sordera, se aclara que en el numeral 2 del Anexo I del proyecto de Resoluci3n, se establecen las especificaciones del símbolo de sordera en los siguientes términos: "(...) La imagen y la franja deben ser de color blanco sobre un fondo de color azul oscuro, cumpliendo las especificaciones establecidas en la norma NTC 4141:1997 "Accesibilidad de las personas al medio físico. símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicaci3n" y NTC 4739:2020 "Láminas retrorreflectivas para control de tránsito". Adicionalmente se incluya el tamaño mínimo del símbolo. Por lo anterior se acoge la observaci3n en lo relacionado con las medidas del símbolo de sordera y en consecuencia genera modificaci3n en el numeral 2 del anexo I del proyecto de resoluci3n, precisando el tamaño mínimo del símbolo.
			3. En la segunda columna del cuadro del artículo primero, no aparece lo relacionado a la pérdida auditiva de 81 db a 90 db.		X	No acogida: Conforme a la redacci3n propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a los criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducci3n, para el grupo dos (2), relacionado a transporte publico no fue sometido a modificaciones en cuando a los db. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoria realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protecci3n Social, se dejó establecido que para poder realizar modificaci3n en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, así como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducci3n segura, específico para licencias de conducci3n de servicio publico a fin de determinar si se requiere algun cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo tecnico de la Resolucio 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colacion, que este producto no fue analizado en esta oportunidad. Así las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conduccion para servicio publico, esta cartera ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situacion por la cual no se acoge su observaci3n.

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
13 de enero de 2022	Gineth Daniela Ramos Benitez	Presidente Junta Directiva Asorcali	4. No están de acuerdo limitar hasta la categoría C1, es decir, que las personas sordas no pueden manejar las categorías superiores a C1. Es absurdo ya que los sordos, previo examen, pueden manejar, por ejemplo, buses y buses articulados urbanos. Por otro lado. No hay justificación o fundamentos que respalde, tal es el caso que en muchos países se permiten la licencia de conducción.		X	No acogida:Conforme a la redacción propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a los criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción , para el grupo dos (2), relacionado a transporte publico no fue sometido a modificaciones en cuando a los db. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoria realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protección Social, se dejo establecido que para poder realizar modificación en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, asi como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducción segura, especifico para licencias de conducción de servicio publico a fin de determinar si se equiere algun cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo tecnico de la Resolucion 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colacion, que este producto no fue analizado en esta oportunidad. Asi las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conduccion para servicio publico, esta carterla ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situacion por la cual no se acoge su observación.
			5. No se establecen para las empresas de los carros alquilados y/o préstamo ocasional de un familiar y amigo en la obligatoriedad del uso de la simbología auditiva.		X	No Acogida: En atención a la observación se precisa que el uso del símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación debe utilizarse siempre a bordo del vehículo cuando sea conducido por una persona con pérdida auditiva, independientemente de si se trata de un vehículo alquilado, de un familiar o propio. Por lo anterior, no se acoge la observación en los términos planteados, sin embargo se realiza un ajuste en el numeral 2.2 del numeral 2 del Anexo I del proyecto de resolución precisando que el símbolo deberá portarse siempre en el vehículo cuando sea conducido con capacidad con pérdida auditiva capacidad con pérdida auditiva .
			6. Solicitamos aclarar para personas con pérdida auditiva mayor a 90 db en las columnas 2 y 4 con la leyenda "No se admiten", nos da a entender que no se puede otorgar licencia de conducción o qué?		X	No acogida: Conforme a la redacción propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a los criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción , para el grupo dos (2), relacionado a transporte publico no fue sometido a modificaciones en cuando a los db. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoria realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protección Social, se dejo establecido que para poder realizar modificación en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, asi como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducción segura, especifico para licencias de conducción de servicio publico a fin de determinar si se equiere algun cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo tecnico de la Resolucion 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colacion, que este producto no fue analizado en esta oportunidad. Asi las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conduccion para servicio publico, esta carterla ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situacion por la cual no se acoge su observación. Ahora bien, la leyenda "No se Admite" esta dentro de la casilla de 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, para el grupo dos (2), es decir para vehículos de servicio publico, los cuales y conforme a lo anteriormente indicado no fue sometido a modificacion alguna, es decir, se mantiene el texto vigente en el anexo tecnico de la Resolucion 217 de 2014. Conforme a lo anterior, no se acoge la observación presentada.
			7. Del artículo segundo, ellos sugieren que se incluya en la licencia de conducción el símbolo de sordera.		X	No acogida: Conforme a la redacción propuesta para el artículo 2 de la resolución objeto de comentarios, no se esta cambiando la ficha tecnica de la licencia de conducción, es decir que no se esta integrando el simbolo de sordera dentro de la licencia de conducción, lo unico que se esta realizando es colocar dentro de la casilla restricciones, lo correspondiente a la pérdida auditiva la cual conforme a lo indicado puede ser perdida auitiva moderada, moderadamente severa, grave o profunda, anotacion que deberá dejarse en el anverso de la licencia. Conforme a lo anterior, no se acoge la observación presentada.

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
			<p>8. Se sugiere incluir el certificado de discapacidad y eliminando los controles auditivos anual y semestrales, según corresponde. El Ministerio de Salud y Protección Social dio vida al nuevo procedimiento de Certificación de Discapacidad, mediante la Resolución 113 de 2020 "Por la cual se dictan disposiciones en relación con la Certificación de Discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad".</p>		X	<p>No acogida: Conforme a la redacción propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a los criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o reafirmar la licencia de conducción, para el grupo dos (2), relacionado a transporte público no fue sometido a modificaciones en cuando a los db. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoría realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protección Social, se dejó establecido que para poder realizar modificación en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, así como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducción segura, específico para licencias de conducción de servicio público a fin de determinar si se requiere algún cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo técnico de la Resolución 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colación, que este producto no fue analizado en esta oportunidad.</p> <p>Así las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conducción para servicio público, esta cartera ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situación por la cual no se acoge su observación.</p>
			<p>9. Del artículo quinto para las categorías A1 y A2, no están de acuerdo con el banderín de 1.5 metros de altura (desde el piso o base de la moto?) para su identificación, sugiere que no se incluya el banderín o al menos tener la simbología de sordera en el casco o chaleco o por encima de la placa.</p>	X		<p>Se acoge: la observación relacionada con eliminar el "banderín", teniendo en cuenta la estandarización internacional del símbolo de sordera e hipoacusia, adoptado en Colombia mediante la norma NTC 4141:1997 "Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación", así mismo se precisa que el proyecto de resolución establece las condiciones del símbolo de identificación de conformidad con las especificadas en la precitada norma NTC-4141:1997 así como las especificaciones técnicas de la norma NTC 4739:2020. Para el caso de vehículos motocicleta (categorías A1 y A2) se establece que el símbolo se deberá portar en la prenda efectiva y en el casco que usa el conductor con discapacidad auditiva teniendo en cuenta el estudio técnico realizado por nsor.</p> <p>Se acoge la observación y en consecuencia se modifica el numeral 2.1 del numeral 2 del Anexo I del proyecto de resolución.</p>
			<p>En conclusión, se debe permitir la licencia de conducción a personas sordas sin condiciones demasiados exigentes, de lo contrario sería un acto discriminatorio.</p> <p>Por último, para todas las reuniones se debe tener en cuenta la participación de la Federación Nacional de Sordos de Colombia relacionada a la discapacidad auditiva, entidad con amplios conocimientos a nivel cultural y social y no limitarse, entre ellos, contratando a 3 Universidades que no conocen bien en el campo sociocultural de los sordos.</p> <p>No es más por el momento, deseándoles muchos éxitos en sus gestiones y un feliz año nuevo lleno de prosperidad.</p>		X	<p>No acogida: Conforme a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 769 de 2002, los limitados físicos pueden adquirir la licencia de conducción en cumplimiento de lo determinado en el artículo 19 de la misma ley, además cuando se requiera el empleo de instrumentos ortopédicos y el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que previa demostración y constatación le capaciten para el ejercicio de la conducción. Así las cosas, se evidencia que por mandato legal, se da la facultad para la exigencia de otros implementos los cuales son los contemplados en el proyecto de resolución objeto de observaciones. De manera adicional se debe indicar que no se está solicitando requisitos exigentes, como quiera que se están solicitando los mismos requisitos que se le exigen a cualquier ciudadano colombiano, pero con algunas convalidaciones adicionales las cuales se pueden exigir en virtud de lo ya aquí manifestado, lo cual no impone una carga excesiva o imposible de cumplir para las personas con disminución auditiva.</p> <p>Por otro lado y en lo referente a la participación de la Federación Nacional de Sordos de Colombia, es importante mencionar que la Agencia nacional de Seguridad Vial a realizado mesas con dicha entidad así como con INSOR, esto a fin de garantizar la inclusión de entidades de conocimiento, sin que esto quiera indicar que no se pueda también realizar validaciones técnicas a través de consultorías. Así las cosas no se acoge su observación.</p>
			<p>Las tablas indicativas de "agudeza auditiva" siendo irrelevantes (incluso para el estado de la ciencia), se presentan como parámetros ciertos para graduar la "pérdida auditiva", ahora bien, en el sentido común de la cosa política: ¿oír más o menos afecta la conducción y el proceso mismo de licenciamiento? La respuesta es no, los detalles técnicos están en los estudios de INSOR y UNIANDES (entre otros), por lo tanto, mantener tal macrocategorización no es razonable;</p>		X	<p>No acogida: Respecto a la observación de retirar los parámetros de medición de la pérdida auditiva, es importante precisar que los grados de pérdida auditiva establecidos tienen como insumo el estudio realizado por el Insor, que se basa en lo establecido por la Asociación Americana del habla, lenguaje y la audición (ASHA por sus 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, tanto de Estados Unidos como internacionales, estableciendo 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 internacionalmente (como por ejemplo Estados Unidos, Chile y Reino Unido); por lo tanto se ha considerado pertinente la inclusión de esta categorización para efectos del presente proyecto de Resolución.</p> <p>Por lo anterior no se acoge la observación y en consecuencia no se genera modificación en el texto.</p>

PROYECTO DE RESOLUCION “Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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””						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
			Dado que, las comunidades sordas, no asimilan la discapacidad auditiva en los rangos clínicos de: (a) pérdida moderada; (b) moderadamente severa; c) grave o profunda, es irrelevante tal criterización, todavía más para el manejo en las entidades con capacidad de licenciar. Con estos rangos de limitación auditiva se revive el paradigma clínico y médico proscrito por la Convención y todo el sistema constitucional colombiano. Tal parámetro podrá hacer pervivir (como sucede hasta hoy) que las prácticas de los centros de licenciamiento se circunscriban más a la necesidad de probar a las personas sordas su “limitación auditiva”, antes que brindar los espacios accesibles para adquirir una licencia de forma legal. En nuestra opinión con un certificado donde conste la existencia de la discapacidad auditiva sería suficiente. Incluso, la identificación de la persona sorda en el REGISTRO DE LOCALIZACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD (RLPCPD) sería una base probatoria de su condición discapacitante, si eso es lo que pretenden probar;		X	<p>No acogida: Respecto a la observación de no mantener los grados de pérdida auditiva, es importante precisar que los grados de pérdida auditiva establecidos tienen como insumo el estudio realizado por el Insor que se basa en lo establecido por 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, tanto de Estados Unidos como internacionales, estableciendo una clasificación de los grados y rangos de la pérdida auditiva, la cual es empleada como referencia en la evaluación requerida para obtener la licencia de conducción internacionalmente (como por ejemplo Estados Unidos, Chile y Reino Unido); por lo tanto se ha considerado pertinente la inclusión de esta categorización para efectos del presente proyecto de Resolución.</p> <p>Frente a la observación que para obtener el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz solamente se exija la identificación de la persona sorda a través del REGISTRO DE LOCALIZACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD (RLPCPD); es importante precisar que este registro corresponde a una herramienta del Ministerio de Salud que permite recoger vía web características sociodemográficas de las personas con algún tipo de discapacidad residentes en Colombia cuyo registro es voluntario y con finalidad eminentemente estadística y no realiza ningún tipo de evaluación de aptitud para constatar su condición. Por su parte, en el parágrafo del artículo 19 de la Ley 769 de 2002 se indican cuales son las capacidades que se deben evaluar al aspirante al momento de tramitar su licencia de conducción : 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, las cuales en la Resolución 217 de 2014 está reglamentado que se evalúan en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz que se debe presentar ante una Institución Prestadora de Salud o ante un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.</p> <p>Por lo anterior, no se acoge la observación y en consecuencia no se modifica el texto.</p>
			Debe comprender el Ministerio que, ser “sordo/a” es una condición genéricamente humana tanto como ser blanco, negro, afro o latino y no se mira en los términos de una política eugenésica o sanitaria. La concepción de la sordera nada tienen que ver con la limitación auditiva, hace mucho que nos desprendimos de tal paradigma y es necesario que el Ministerio lo sepa y asuma. Casi toda la redacción del proyecto está inclinada a un paradigma clínico que es directamente contrario a las conclusiones aportadas por UNIANDES. Entendemos que por alguna razón se consultó académicamente la cuestión y, precisamente, no es el enfoque de derechos el paradigma rector que está hilvanando el proyecto en curso;		X	<p>No acogida: Respecto de la observación planteada, se aclara que los grados de pérdida auditiva tienen como insumo el estudio realizado por el INSOR que se basa en lo establecido por 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, tanto de Estados Unidos como internacionales, estableciendo una clasificación de los grados y rangos de la pérdida auditiva, la cual es empleada como referencia en la evaluación requerida para obtener la licencia de conducción internacionalmente (como por ejemplo Estados Unidos, Chile y Reino Unido); por lo tanto se ha considerado pertinente la inclusión de esta categorización para efectos del presente proyecto de Resolución.</p> <p>Teniendo en cuenta que la observación tiene el propósito de solicitar una aclaración, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificación en el texto.</p>
			La LENGUA DE SEÑAS (LSC) es parte de nuestra cultura y nos permitió desde hace 350 años superar la concepción social de los “limitados auditivos”, cierto que no podemos oír, sin embargo, en Colombia llevamos décadas y en el mundo llevamos siglos desarmando el paradigma de los “limitados auditivos” y, por tal motivo, el lenguaje legislativo que ha cambiado por y para nosotros, no puede permitirse en una regulación, el renacimiento de las “escalas de la limitación auditiva” que nos han cerrado las puertas de la igualdad;		X	<p>No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 6 del proyecto de resolución objeto de consulta, las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de 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. Así las cosas, las autoridades de tránsito como El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito 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, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de la Ley 769 de 2002 y los Agentes de Tránsito y Transporte; así como los organismos de apoyo como: Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros Integrales de Atención y los centros de Diagnostico Automotor, deberán realizar las acciones pertinentes a fin de que se garantice la accesibilidad y canales de atención.</p> <p>Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que ya se esta generando un articulo en el que se da garantia a no limitar y dejar barreras que impidan la comunicacion con personas con perdida auditiva, se procede a no acoger su observación.</p>
			En todo caso, las moderaciones/escalas de la “perdida auditiva” que son irrelevantes, solo falta ver la experiencia legal de los Estados Unidos y los países miembros de la Unión Europea para comprobarlo, deben eliminarse y en su reemplazo, sugerirnos usar el término “PERSONA SORDA”. Como se sabe, la sordera “grave o profunda”, en nada incide en la seguridad vial y sobre la anotación en la licencia esta puede quedar rotulada con: “persona sorda”. Es lo que somos y así nos reconocemos jurídica, política y socialmente.		X	<p>No acogida: Respecto de la observación planteada, se aclara que los grados de pérdida auditiva tienen como insumo el estudio realizado por el INSOR que se basa en lo establecido por 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, tanto de Estados Unidos como internacionales, estableciendo una clasificación de los grados y rangos de la pérdida auditiva, la cual es empleada como referencia en la evaluación requerida para obtener la licencia de conducción internacionalmente (como por ejemplo Estados Unidos, Chile y Reino Unido); por lo tanto se ha considerado pertinente la inclusión de esta categorización para efectos del presente proyecto de Resolución.</p> <p>Teniendo en cuenta que la observación tiene el propósito de solicitar una aclaración, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificación en el texto.</p>

PROYECTO DE RESOLUCION “Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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””						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
17 de enero de 2022	Henry Mejia Royet	Federacion Nacional De Sordos De Colombia	<p>No vemos una especial regulación de las verdaderas condiciones para el trámite de la licencia y esta también es una obligación vetusta que desde distintas administraciones se viene desconociendo. En tal sentido, cuestiones puramente jurídicas como:</p> <p>a. Los principios de acceso y accesibilidad (rectores);</p>		X	<p>No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 6 del proyecto de resolucion objeto de consulta,las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de 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. Así las cosas, las autoridades de tránsito como El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito 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, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de la Ley 769 de 2002 y los Agentes de Tránsito y Transporte; así como los organismos de apoyo como: Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros Integrales de Atención y los centros de Diagnostico Automotor, deberán realizar las acciones pertinentes a fin de que se garantice la accesibilidad y canales de atención.</p> <p>Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que ya se esta generando un articulo en el que se da garantia a no limitar y dejar barreras que impidan la comunicacion con personas con perdida adutiva, garantizando el acceso y la accesibilidad como se establece en el articulo 2 de la Ley 1618 de 2003. Situacion por la cual no se procede a no acoger su observación.</p>
			b. Las definiciones y usos jurídicos de las acciones afirmativas (en que consisten en el ámbito material de la regulación);		X	<p>No acogida: teniendo en cuenta las definiciones dadas en la Ley 769 de 2002, no se evidencia la necesidad de generar nuevas definiciones que determinen las mismas facultades que las allí determinadas, así las cosas y partiendo que se cuenta con un ordenamiento de jerarquía superior en donde ya se establecieron las definiciones pertinentes a los temas asociados al tránsito, entre ellos lo pertinente a licencias de conducción, no se considera necesario incluir un articulo con las mismas. Conforme a lo anterior no se acoge la observacion presentada.</p>
			c. La inclusión del paradigma jurídico del diseño universal;		X	<p>No acogida: teniendo en cuenta la definicion dada en el articulo 2 de la Ley 1346 de 2009, por “diseño universal” se entenderá, el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El “diseño universal” no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. Así las cosas lo dispuesto en la presente resolución no desconoce la definicion de diseño universal, señalado ya que conforme a lo indicado es posible la exigencia de ayudas tecnicas cuando sean necesarias. Conforme a lo anterior no se acoge su observación.</p>
			d. La regulación de los enfoques diferenciales y sus definiciones aplicables a la licencia;	X		<p>Acogida: Conforme a su observacion se incluye en la parte considerativa una referencia al enfoque diferencial teniendo en cuenta que se esta incluyendo en la resolución objeto de observaciones, se esta incluyendo una politica publica que permite incluir medidas para asegurar el ejercicio de un derecho a las personas con disminucion auditiva.</p>
			e. La necesidad de intérpretes en lengua de señas en el proceso de licenciamiento;		X	<p>No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 6 del proyecto de resolucion objeto de consulta,las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de 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. Así las cosas, las autoridades de tránsito como El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito 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, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de la Ley 769 de 2002 y los Agentes de Tránsito y Transporte; así como los organismos de apoyo como: Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros Integrales de Atención y los centros de Diagnostico Automotor, deberán realizar las acciones pertinentes a fin de que se garantice la accesibilidad y canales de atención.</p> <p>Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que ya se esta generando un articulo en el que se da garantia a no limitar y dejar barreras que impidan la comunicacion con personas con perdida adutiva, se procede a no acoger su observación.</p>
			f. El trámite propiamente dicho en los centros de enseñanza automovilista cuando se trate de una persona sorda;		X	<p>No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 6 del proyecto de resolucion objeto de consulta,las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de 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. Así las cosas, las autoridades de tránsito como El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito 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, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de la Ley 769 de 2002 y los Agentes de Tránsito y Transporte; así como los organismos de apoyo como: Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros Integrales de Atención y los centros de Diagnostico Automotor, deberán realizar las acciones pertinentes a fin de que se garantice la accesibilidad y canales de atención.</p> <p>Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que ya se esta generando un articulo en el que se garantiza el acceso a los tramites que se realizan en un Centro de Enseñanza Automovilística, no es posible acoger su observación.</p>


PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
			g. Los ajustes razonables, en lógica de Convención, Ley 982/2005 y 1618/2013 del certificado de aptitud física, mental y coordinación motriz, en el sentido de establecer las exigencias jurídicas aplicables a una persona sorda y su vehículo;		X	No acogida: teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1346 de 2009, por "ajustes razonables" se entenderán, las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Conforme a lo anterior y lo establecido en el proyecto de resolución objeto de observaciones, la redacción propuesta, no impone una carga excesiva o imposible de cumplir para las personas con disminución auditiva.
			h. Los requerimientos del examen teórico – práctico, tratándose de una persona sorda;		X	No acogida: teniendo en cuenta que a la fecha el Ministerio de Transporte a través de la Agencia nacional de Seguridad Vial, viene trabajando en robustecer lo relacionado a los exámenes teórico - práctico, no se considera necesario incluir dentro de este proyecto de resolución lo relacionado a ese tema. Así las cosas dentro de la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte contemplara lo pertinente. Conforme a lo anterior no se acoge su observación.
			i. El Registro de la condición de persona sorda en el Centro de Reconocimiento de Conductores y/o en el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT;		X	No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 2 y 6 del proyecto de resolución objeto de consulta, las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de 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. Así las cosas, las autoridades de tránsito como; el Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito 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, los corredores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de la Ley 769 de 2002 y los Agentes de Tránsito y Transporte; así como los organismos de apoyo como: Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros Integrales de Atención y los centros de Diagnostico Automotor, deberán realizar las acciones pertinentes a fin de que se garantice la accesibilidad y canales de atención. Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que ya se esta generando un articulo en el que se garantiza el acceso a los tramites que se realizan en un Centro de Reconocimiento de Conductores, así como lo relacionado a la marcacion de la restricción en la licencia de conducción, se procede a no acoger su observación, como quiera que ya se evidencia que se esta atendiendo dicha solicitud.
			j. Las cuestiones relativas a los equipamientos de los vehículos conducidos por personas sordas y también, la exigencia de pólizas en el marco del derecho de daños y la responsabilidad civil; y,		X	No acogida: teniendo en cuenta que el Código Nacional de Tránsito solo hace la exigencia del Seguro obligatorio de accidentes SOAT y que en el Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, genera la obligatoriedad para que de conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Así las cosas, solo en estos casos puede realizarse la exigencia de una póliza a los propietarios de los vehículos, situación por la cual no se puede acoger la observación realizada.
			k. Disposiciones finales (o de tránsito regulativo) como, el mecanismo que utilizará el Ministerio para hacer efectiva la renovación de la licencia a los conductores sordos que cuentan en la actualidad con licencia vencida, previo el cumplimiento de los requisitos relacionados con la adecuación del vehículo;		X	No acogida: Teniendo en cuenta la necesidad de quien quiera renovar la licencia de conducción y partiendo del hecho de que la expedición así como la renovación de la licencia es de carácter voluntario, esto en cumplimiento de lo determinado en el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, no puede procederse a generar un carácter obligante para que las personas con pérdida de capacidad auditiva renueven sus licencias. Así las cosas no se acoge su observación.
			Estas entre otras cuestiones jurídicas están fuera del proyecto y hacen que el proyecto actual prorrumpa estéril, no se cambia considerablemente la realidad actual que vivimos. Ser sordo/a no significa tener una desventaja social, y por lo tanto, el Ministerio debe recordar que, el artículo 15 de la Ley 1618/2013 establece que las personas con discapacidad tenemos el derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en concordancia con el artículo 9°, Numeral 1, literal a) y el artículo 20, de la Ley 1346 de 2009. Esto implica que es obligación del Estado pensar en compañía de las comunidades o grupos de personas con discapacidad, los ajustes razonables necesarios para poder avanzar en un camino hacia la igualdad.		X	No acogida: Teniendo en cuenta que el proyecto de resolución esta generando medidas tendientes a no limitar y dejar barreras que impidan la comunicación con personas con pérdida auditiva, generando garantías para que puedan ejercer la actividad de conducción en forma segura para todos los actores. Adicionalmente, conforme a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1346 de 2009, por "ajustes razonables" se entenderán, las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Por otra parte se aclara que las disposiciones del proyecto de resolución no impiden la utilización de los sistemas de transporte para las personas con disminución auditiva. Conforme a lo anterior y lo establecido en el proyecto de resolución objeto de observaciones, la redacción propuesta, no impone una carga excesiva o imposible de cumplir para las personas con disminución auditiva.
			pienso que no es necesario que nos estén realizando el examen semestral O anualmente en el caso de nosotros las personas que tenemos el diagnóstico de sordera profunda.		X	No acogida: Respecto de la observación planteada, se aclara que el proyecto de resolución no establece la realización de control auditivo anual o semestral para el caso de pérdida auditiva profunda (mayor de 90Db). Teniendo en cuenta que la observación tiene el propósito de solicitar una aclaración, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificación en el texto.

PROYECTO DE RESOLUCION “Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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””						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
17 de enero de 2022	Juan de Dios	Consejo Directivo Asortol	<p>En el caso que una persona sorda obtenga su licencia conducción y llegué a ser solicitada por el agente de tránsito, nosotros debemos enseñarles nuestros documentos, como lo es el documento identidad la licencia conducción, y demás, es muy importante que en el documento se especifique la persona tiene una condición distinta de comunicación.</p> <p>Con respecto al logo de identificación de persona sorda, que se debe portar en el vehículo en el que vaya la persona sorda, siento un poco de temor, digamos que puede ser presto para que se identifique la persona que es sorda que tienen alguna condición diferente para comunicarse y pues podemos ser más vulnerables ante algún acto delictivo.</p>		X	<p>No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 6 del proyecto de resolución objeto de consulta, las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para realizar los ajustes razonables a fin de 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. Así las cosas, las autoridades de tránsito como El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito 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, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, La Superintendencia de Transporte, las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de la Ley 769 de 2002 y los Agentes de Tránsito y Transporte; así como los organismos de apoyo como: Centros de Enseñanza Automovilística, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros Integrales de Atención y los centros de Diagnóstico Automotor, deberán realizar las acciones pertinentes a fin de que se garantice la accesibilidad y canales de atención.</p> <p>Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que ya se está generando un artículo en el que se da garantía a no limitar y dejar barreras que impidan la comunicación con personas con pérdida auditiva, se procede a no acoger su observación.</p>
					X	<p>Respecto de la observación planteada, se precisa que teniendo en cuenta la estandarización internacional del símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación, adoptado en Colombia mediante la norma NTC 4141:1997 “Accesibilidad de las personas al medio físico. símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación”; el proyecto de resolución establece las condiciones del símbolo de identificación de conformidad con las especificaciones establecidas en la precitada norma NTC-4141:1997 así como las especificaciones técnicas de la norma NTC 4739:2020.</p> <p>Teniendo en cuenta que la observación tiene el propósito de solicitar una aclaración, se entiende como no acogida y en consecuencia no genera modificación en el texto</p>
18 de enero de 2022	Paul Maiolino	N/A	<p>Aconsejo que las personas sordas puedan conducir automóviles, camiones y autobuses lo que sea. Soy sordo y tengo licencia de conducir americana desde hace muchos años. Estoy tan sorprendido, el departamento de transporte de Colombia es inaceptable, el conductor ciudadano sordo está muy equivocado.</p> <p>¡Ves este programa de YouTube para sordos capaces de cualquier tipo de prueba de conductor de vehículo de motor! La mayoría de las personas sordas son buenos conductores, sus ojos se abren con un espejo y un dispositivo de equipo de computadora también. NO HAY PROBLEMA !</p> <p>Colombia ¡Las personas sordas ciudadanas tienen derecho a cualquier tipo de conductor de vehículo motorizado necesario para el servicio requerido! Discapacidad Acto de igualdad de derechos.</p>		X	<p>No acogida: Conforme a la redacción propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a los criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, para el grupo dos (2), relacionado a transporte público no fue sometido a modificaciones en cuando a los db. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoría realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protección Social, se dejó establecido que para poder realizar modificación en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, así como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducción segura, específico para licencias de conducción de servicio público a fin de determinar si se requiere algún cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo técnico de la Resolución 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colación, que este producto no fue analizado en esta oportunidad.</p> <p>Así las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conducción para servicio público, esta cartera ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situación por la cual no se acoge su observación.</p> <p>En los demás aspectos se plantea lo referente a la conducción de vehículos de servicio particular partir de lo dispuesto en el proyecto de resolución sujeto a comentarios.</p> <p>Conforme a lo anterior, no se acoge la observación presentada.</p>
18 de enero de 2022	Carlos Mario Niño Yeppez	Servicio al Ciudadano	<p>Recientemente vi el video de interpretación de la resolución y hay algo en el discurso que no me gusto acerca de la discapacidad auditiva, no estoy de acuerdo con que deban organizarla por niveles o utilizar los audífonos porque las personas sordas nos basamos más en los estímulos visuales a través del espejo retrovisor o los espacios que vemos a través de los espejos laterales pero no con los audífonos y además ya hemos recibido anteriormente el curso de conducción para verificar que tengamos buenas habilidades y hay ya se debería certificar que estamos en buenas condiciones.</p> <p>Hay personas que han tenido algún resto auditivo pero en mi caso no soy hipoacúsico yo tengo sordera profunda, de hecho en mi licencia ya aparece que tengo esta condición y pienso que si en el automóvil va a aparecer el símbolo de sordera eso va a permitir que otras personas que estén en el entorno se van a dar cuenta de que en el auto va una persona sorda conduciendo y va a permitir que tengan precauciones, yo no estoy de acuerdo con esa restricción del audífono y les pido que lo retiren de la resolución, hago esta importante solicitud por favor, muchas gracias.</p>		X	<p>No acogida: Conforme a la redacción propuesta y sometida a comentarios de la ciudadanía, se debe indicar que en lo referente a los criterios de aptitud para obtener, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, para el grupo dos (2), relacionado a transporte público no fue sometido a modificaciones en cuando a los db. En cuanto a este asunto, conforme a los resultados arrojados tras la consultoría realizada por la Universidad de los Andes, la cual es contratada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el concepto suscrito por el Ministerio de Salud y Protección Social, se dejó establecido que para poder realizar modificación en lo relacionado a dicho tema, se debía proceder a realizar estudio biopsicosocial en el que se establezcan las deficiencias en funciones y estructuras corporales, así como las limitaciones en las actividades que presentan las personas, con o sin discapacidad, analizando los aspectos que pueden interferir en una conducción segura, específico para licencias de conducción de servicio público a fin de determinar si se requiere algún cambio en lo determinado para capacidad auditiva establecido en el anexo técnico de la Resolución 217 de 2014; sin embargo es pertinente traer a colación, que este producto no fue analizado en esta oportunidad.</p> <p>Así las cosas y hasta tanto no se cuente con estudios relacionados sobre la capacidad auditiva para las personas que quieran adquirir por primera vez o renovar su licencia de conducción para servicio público, esta cartera ministerial no puede proceder a realizar cambios o modificaciones sobre dicho tema, situación por la cual no se acoge su observación.</p>

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
11 de enero de 2022	Jonatan Camargo Montaño	N/A	Quiero solicitar que la aprobación de licencias de conducción para personas sordas, se haga de manera general. Es decir, que no haga distinción por los niveles auditivos de la población. Que cualquier persona sorda, que certifique su su bajo nivel auditivo, pueda acceder a la licencia sin distinción por niveles de audición.		X	No acogida: Respecto a la observación de la distinción por niveles de audición, es importante precisar que los grados de pérdida auditiva establecidos tienen como insumo el resultado del estudio realizado por el INSOR que se basa en lo establecido por 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, tanto de Estados Unidos como internacionales, estableciendo 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 internacionalmente (como por ejemplo Estados Unidos, Chile y Reino Unido); por lo tanto se ha considerado pertinente la inclusión de esta categorización para efectos del presente proyecto de Resolución. Por lo anterior, no se acoge la observación y en consecuencia no se modifica el texto.
			Pido que, el plazo para hacer esta petición se amplíe, debido a que, muchas personas sordas desconocen los procesos que se están desarrollando. al respecto.		X	No acogida: La resolución objeto de comentarios fue sometida a dos publicaciones para que la ciudadanía realizara sus observaciones, periodos que comprendieron desde el día 29 de diciembre de 2021 hasta el día 13 de enero de 2022 y desde el día 21 de enero de 2022 hasta el día 4 de febrero de 2022. Ahora bien y teniendo en cuenta el día en que realizo su observación y que con posterioridad a ella se surtió otro periodo de publicación, se entiende atendida su solicitud, situación por la cual no se acoge su observación.
14 de enero de 2022	Olimpia Yersy Sanchez	N/A	Mediante la presente solicito de manera amable se sirvan de explicarnos si el siguiente documento adjunto ya está aprobado y el anexo 1 ya se modificó o tan sólo es un proyecto que aún no se ha aprobado.		X	No acogida: Teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 21.21.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 de esta entidad, todo proyecto de resolución previo a su expedición debe someterse a consulta pública de la ciudadanía, con el propósito de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados en cuanto a las normas que son objeto de cambio o adición. Ahora bien, el documento publicado corresponde a un proyecto de resolución que se encuentra en proyecto de expedición, el cual aun no ha culminado. Conforme a lo anterior, le sugerimos realizar consultas a la página web del Ministerio de Transporte dentro del link normatividad, en el cual usted podrá verificar que proyectos de resolución han sido expedidos y firmados por la señora ministra.
24 de enero de 2022	Adela Cardona Sepulveda	N/A	Con los mejores deseos por sus bienestar, quiero agradecer a ustedes la ayuda a los sordos que desean obtener el pase Licencia de conducción; Soy mujer mayor, con mi hijo sordo, una bendición; desde los 18 años manejó sin ningún inconveniente, nunca un mal paso. Después quiso moto y manejó sin problema. Sintiendo la deficiencia de mi vida quiso retomar el carro y no hemos podido. Después de agradecer nuevamente les suplico, el pase para mi hijo Antonio Jose Grimaldos Cardona; a los 41 años no ha tenido ningún problema manejando. El carro es propio y el objetivo es solamente el bienestar familiar. Agradecidos nuevamente por nosotros y los sordos que lo desean, esperamos su ayuda		X	No acogida: El Ministerio de Transporte ya esta en la construcción del proyecto de resolución objeto de consulta, con el cual se ajusta la normatividad para que las personas que tengan pérdida de capacidad auditiva puedan conducir bajo las adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a las personas, los vehículos o de circulación requeridas en la misma. No obstante lo anterior, una vez se expida el proyecto de resolución objeto de observaciones, podrá obtener la licencia de conducción cumpliendo con los requisitos allí establecidos, por tanto, le invitamos a consultar la página web del Ministerio de Transporte, en la cual dentro del link normatividad se publican las resoluciones ya expedidas y firmadas por ministra. Conforme a lo anterior, se entiende atendida su solicitud, situación por la cual no se acoge su observación.
19 de enero de 2022	Julieth Villaraga	Coordinadora de Investigación y Proyectos ONAC	Anexo I: Determinar el método y si aplica el equipo que debe utilizar el CDA para establecer que el espejo adicional tiene los 180 grados requeridos, o definir en su defecto que el CDA solo deberá inspeccionar la presencia de dichas señales visuales (espejos)		X	No acogida: conforme a la redacción establecida en el artículo 3 de la resolución objeto de observación, los CDA solo deben realizar una inspección visual, situación por la cual no se contempla lo relacionado a equipos. Conforme a lo anterior no se acoge la observación realizada.
			Anexo I: Determinar el método y si aplica el equipo para inspeccionar las dimensiones de la imagen estilizada de una oreja y una franja adicional de acuerdo con la NTC 4141:1997 y NTC 4739:2020, o en su defecto definir que el CDA solo deberá verificar la presencia de dichas señales visuales.		X	No acogida: conforme a la redacción establecida en el artículo 3 de la resolución objeto de observación, los CDA solo deben realizar una inspección visual, situación por la cual no se contempla lo relacionado a equipos. Conforme a lo anterior no se acoge la observación realizada.
			Artículo 3: Con respecto al artículo 3, en lo que se refiere a: "siempre que evidencien que un vehículo es conducido regular u ocasionalmente por una persona con pérdida auditiva moderada, moderadamente severa, grave y profunda, deberán realizar el siguiente proceso". Definir cuál es el mecanismo que utilizará el CDA para dar cumplimiento a este numeral, toda vez que, el CDA no puede confirmar que quien presenta el vehículo para inspección sea la misma persona quien lo conduce regularmente.	X		Acogida Parcialmente: se modifica la redacción a fin de generar claridad en cuanto a lo relacionado con la validación de que un vehículo es conducido regular u ocasionalmente por una persona con pérdida auditiva, en lo demás no se acoge su observación.
			Artículo 3: Así mismo, con respecto al segundo párrafo del artículo 3, es importante definir si el CDA debe solicitar la licencia de conducción del poseedor en el momento de la inspección o del propietario. Si este último es una persona jurídica, indicar cómo se deberá actuar, ¿o si el propietario del vehículo es una persona natural que no tiene licencia de conducción?		X	No acogida: conforme a la redacción establecida en el artículo 3 de la resolución objeto de observación, los CDA dentro de la etapa de alistamiento deben solicitar la licencia de conducción de quien lleve el vehículo para someterlo a revisión. Así las cosas se deja claro que la licencia de conducción siempre esta dada a una persona natural, motivo por el cual no debe determinarse nada hacia el propietario. Por lo anterior no se acoge su observación.
			Artículo 1 – Capacidad auditiva: Definir si la palabra audición combinada hace referencia al concepto del PTA (promedio de agudeza auditiva en frecuencias audibles), o en su defecto incluir el concepto del PTA como criterio de aprobación.	X		Acogida Parcialmente: Frente a la observación de incluir la definición de audición combinada, se eliminará la mención "pérdida auditiva combinada". Por lo anterior, no se acoge la observación en los términos planteados, sin embargo se modifica el texto eliminando la mención: "pérdida auditiva combinada" en la tabla del artículo 1 del proyecto de Resolución.
13 de enero de 2022	Gilberto Aranda	Presidente ASBUN	Correo enviado sin archivo adjunto u observaciones en cuerpo de correo.		X	No acogida: Teniendo en cuenta que dentro del correo enviado no se recibe opinión, sugerencia, comentario o propuesta alternativa en cuanto al proyecto de resolución objeto de cambio o adición, no se puede proceder a realizar un análisis a fin de determinar si procede lo solicitado por el ciudadano.

PROYECTO DE RESOLUCION "Por la cual se modifica el numeral 2 del Anexo I de la Resolución 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""						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
Primera Publicación: desde el día 26 de Julio de 2021 al 13 de Agosto de 2021 Segunda Publicación:						
13 de enero de 2022	Cristina Isabel Vasquez Vasquez	N/A	Correo enviado sin archivo adjunto u observaciones en cuerpo de correo.		X	No acogida: Teniendo en cuenta que dentro del correo enviado no se recibe opinion, sugerencia, comentario o propuesta alternativa en cuanto al proyecto de resolucion objeto de cambio o adición, no se puede proceder a realizar un analisis a fin de determinar si procede lo solicitado por el ciudadano.
13 de enero de 2022	Ulises Hurtado Ayala	N/A	Correo enviado sin archivo adjunto u observaciones en cuerpo de correo.		X	No acogida: Teniendo en cuenta que dentro del correo enviado no se recibe opinion, sugerencia, comentario o propuesta alternativa en cuanto al proyecto de resolucion objeto de cambio o adición, no se puede proceder a realizar un analisis a fin de determinar si procede lo solicitado por el ciudadano.
OBSERVACIONES						

Aprobado por


CAMILO PABÓN ALMANZA
Viceministro de Transporte

Fecha

26/05/2022

Luis Felipe Lota

Firmado digitalmente por Luis Felipe Lota
LUIS FELIPE LOTA

Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Revisó:

Angelica Maria Avendaño Ortegón


Firmado digitalmente por Angelica Maria Avendaño Ortegón
Fecha: 2022.05.26 17:57:57 -05'00'
ANGELICA MARÍA AVENDAÑO ORTEGÓN

Jefe Oficina Asesora Jurídica - Agencia Nacional de Seguridad Vial

MARIA ANDREA SILVA MARTINEZ

Firmado digitalmente por MARIA ANDREA SILVA MARTINEZ
Fecha: 2022.05.26 17:49:05'00'
MARIA ANDREA SILVA MARTINEZ

Directora de Comportamiento - Agencia Nacional de Seguridad Vial


ANGÉLICA MARÍA YANCE DÍAZ
Coordinadora Grupo Regulación - Viceministerio de Transporte

Elabora

Adriana Marcela Cetina Uscategui - Abogada Grupo Regulación Ministerio de Transporte
Angie de la Vega Restrepo , Abogada Oficina Asesora Jurídica ANSV
Jose Luis López Molano y Alejandro Gómez Corredor- Dirección de Comportamiento Agencia Nacional de Seguridad Vial