

DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD - LEY 2283 DE 2023 - ARTÍCULO 6

ALEJANDRO MARQUEZ CEBALLOS ABOGADOS SAS <correoseguro@e-entrega.co>

Vie 20/01/2023 6:36

Para: Secretaria3 Corte Constitucional <secretaria3@corteconstitucional.gov.co>

Señor(a)**Corte Constitucional****Reciba un cordial saludo:**

Usted ha recibido un correo electrónico seguro y certificado de parte de **ALEJANDRO MARQUEZ CEBALLOS ABOGADOS SAS**, quien ha depositado su confianza en el servicio de correo electrónico certificado de e-entrega para hacer efectiva y oportuna la entrega de la presente notificación electrónica.

Con la recepción del presente mensaje de datos se entiende que el destinatario ha sido notificado para todos los efectos según las normas aplicables vigentes, especialmente los artículos 12 y 20 la Ley 527 de 1999 y sus normas reglamentarias.

Nota: Para leer el **contenido del mensaje** recibido, usted debe **hacer click** en el enlace que se muestra a continuación:



[Ver contenido del correo electrónico](#)

[Enviado por ALEJANDRO MARQUEZ CEBALLOS ABOGADOS SAS](#)

Correo seguro y certificado.

Copyright © 2023

Servientrega S. A..

Todos los derechos reservados.

[¿No desea recibir más correos certificados?](#)

IMPORTANTE: Por favor no responder este mensaje, este servicio es únicamente para notificación electrónica.



Alejandro Márquez

ABOGADO

**H. MAGISTRADOS
CORTE CONSTITUCIONAL**
secretaria3@corteconstitucional.gov.co

REF.: DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD

LEY 2283 DE 2023 - ARTÍCULO 6

JOSÉ ALEJANDRO MÁRQUEZ CEBALLOS identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.789.960, y portador de la Tarjeta Profesional de Abogado No. 150.054 del C. S. de la J., por medio de este escrito, y en ejercicio de la Acción Pública de Inconstitucionalidad, presento demanda contra la **LEY 2283 DE 2023 ARTÍCULO 6**, así:

I. NORMA ACUSADA COMO INCONSTITUCIONAL
(Anexo No. 1 – Diario Oficial)

**"LEY 2283 DE 2023
(enero 5)**

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial y se dictan otras disposiciones.

Artículo 6°. Adiciónese un párrafo 2o al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

"PARÁGRAFO 2°. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.



Alejandro Márquez

ABOGADO

Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.

En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley."

II. NORMAS CONSTITUCIONALES INFRINGIDAS

"ARTICULO 158. *Todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella. El Presidente de la respectiva comisión rechazará las iniciativas que no se avengan con este precepto, pero sus decisiones serán apelables ante la misma comisión. La ley que sea objeto de reforma parcial se publicará en un solo texto que incorpore las modificaciones aprobadas."*

...

"ARTICULO 161. *Cuando surgieren discrepancias en las Cámaras respecto de un proyecto, ambas integrarán comisiones de conciliadores conformadas por un mismo número de Senadores y Representantes, quienes reunidos conjuntamente, procurarán conciliar los textos, y en caso de no ser posible, definirán por mayoría.*

Previa publicación por lo menos con un día de anticipación, el texto escogido se someterá a debate y aprobación de las respectivas plenarias. Si después de la repetición del segundo debate persiste la diferencia, se considera negado el proyecto."

...

"ARTICULO 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.



Alejandro Márquez

ABOGADO

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación."

III. FUNDAMENTOS DE LA SOLICITUD

III.I. VICIOS DE FORMA EN LA CREACIÓN DE LA LEY

Del trámite de la Ley:

1. En la Gaceta No. 1081 del 25 de agosto de 2021 se publicó el Proyecto de Ley No. 221 de 2021 de la Cámara de Representantes. (Anexo No. 2 Gaceta No. 1081)
2. En la Gaceta No. 1349 del 30 de septiembre de 2021 se publicó la Ponencia para Primer Debate en la Comisión Sexta. (Anexo No. 3 Gaceta No. 1349)
3. En la Gaceta No. 1921 del 28 de diciembre de 2021 se publicó la Ponencia para Segundo Debate. (Anexo No. 4 Gaceta No. 1921)
4. En la Gaceta No. 563 del 24 de mayo de 2022 se publicó el Proyecto de Ley aprobado en la Cámara de Representantes. (Anexo No. 5 Gaceta No. 563)
5. En la Gaceta No. 1494 del 24 de noviembre de 2022 se publicó la Ponencia para el Tercer Debate. (Anexo No. 6 Gaceta No. 1494)
6. En la Gaceta No. 1619 del 9 de diciembre de 2022 se publicó la Ponencia para Cuarto Debate. (Anexo No. 7 Gaceta No. 1619)
7. En la Gaceta No. 1645 del Senado, el **13 de diciembre de 2022** se publicó el informe de conciliación del Proyecto de Ley. (Anexo No. 8 Gaceta 1645)



Alejandro Márquez

ABOGADO

8. En la Gaceta 1647 de la Cámara, el **13 de diciembre de 2022** se publicó el informe de conciliación del Proyecto de Ley. (Anexo No. 9 Gaceta 1647)
9. En la Gaceta 1659, el 14 de diciembre de 2022, se publicó el texto definitivo aprobado el día **13 de diciembre de 2022** en cuarto debate el Proyecto de Ley, por el Senado. (Anexo No. 10 Gaceta 1659)
10. El 5 de enero de 2023, es sancionada la Ley por la presidencia de la República.

Vicio No. 1:

Tal como se ve en líneas arriba fue necesario crear una Comisión Accidental de Conciliación, para conciliar los textos aprobados en Cámara y Senado, dicho informe de conciliación se publicó en la Gaceta No. 1645 Senado (Anexo No. 8) y 1647 Cámara (Anexo No. 9).

El artículo 160 de la C.P. señala:

“...

*Previa publicación **por lo menos con un día de anticipación**, el texto escogido se someterá a debate y aprobación de las respectivas plenarios...”* (Resaltas y subrayas mías)

Para el caso que nos ocupa el texto conciliado fue publicado en la Gaceta No. 1645 (Anexo No. 8) del Senado el día **13 de diciembre de 2022**, y de acuerdo con la Gaceta No. 1659 (Anexo No. 10) fue aprobado en plenaria del Senado **el mismo 13 de diciembre de 2023**, cuando dice:

"TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 13 DE DICIEMBRE DE 2022 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA "

Por lo anterior, se incumplió el término de un día mínimo que es requerido por la Constitución Política en su artículo 158 en la formación de la Ley.

Vicio No. 2:

El mismo artículo 160 de la C.P. señala:



Alejandro Márquez

ABOGADO

"... el texto escogido se someterá a debate y aprobación de las respectivas plenarias..."

A pesar de que por la Gaceta No. 1647 de la Cámara, se publica el informe de la conciliación, revisada las gacetas del congreso, desde el día 13 de diciembre de 2022, hasta el 5 de enero de 2023 (fecha de la sanción presidencial) no se evidencia que el proyecto conciliado haya sido sometido a plenaria de la Cámara de Representantes.

Por lo que se puede advertir entonces, que el proyecto de Ley conciliado solo fue aprobado por la Plenaria del Senado de la República, haciéndole falta la aprobación de la Cámara de Representantes.

Violación No. 3:

La Ley 5 de 1992, por la que se expidió el Reglamento del Congreso, señala en su artículo 187 que:

"ARTÍCULO 187. COMPOSICIÓN. *Estas Comisiones estarán integradas por miembros de las respectivas Comisiones Permanentes que participaron en la discusión de los proyectos, así como por sus autores y ponentes y quienes hayan formulado reparos, observaciones o propuestas en las Plenarias.*

En todo caso las Mesas Directivas asegurarán la representación de las bancadas en tales Comisiones."

Para el caso que nos ocupa y como se evidencia en la Gaceta No. 1645 Senado (Anexo No. 8) y 1647 Cámara (Anexo No. 9), la Comisión Accidental de Conciliación está compuesta por la Senadora Ana María Castañeda y la Representante Ingrid Sogamoso.

Ha señalado esta H. Corporación en la Sentencia C – 076 de 2012, entre otras, que:

"El resultado de una lectura en este sentido, será entender que, en acuerdo con el artículo 187 del Reglamento del Congreso, los Presidentes de las cámaras legislativas al momento de escoger los miembros que conformarán una comisión accidental de conciliación tendrán en cuenta aquellos congresistas que hayan jugado un papel protagónico o de especial importancia en el trámite congresual y que, por esta razón, mejor puedan aportar en el camino para alcanzar el consenso respecto de las discrepancias existentes.

Si bien es cierto que la Senadora Ana María Castañeda es Ponente en su respectiva cámara, la Representante Ingrid Sogamoso, no tuvo participación alguna dentro de la



Alejandro Márquez

ABOGADO

deliberación que se desarrolló en la aprobación del proyecto de ley en la Cámara de Representantes, prueba de esto es que, como se ve en los Anexos No. 2, 3, 4 y 5, no aparece referencia alguna a la Representante miembro de la Comisión de Conciliación en las respectivas gacetas.

Vicio No. 4:

Falta de Unidad de Materia, artículo 158 de la C.P.

Señala el artículo 158 de la C.P.:

"Todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella..."

Previo a desarrollar la idea, se debe dar una claridad sobre lo que son los Organismos de Apoyo al Tránsito.

Si bien es cierto la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, no da una definición de lo que es un Organismo de Apoyo al Tránsito, si los menciona en su artículo 3, cuando dice:

"ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. *Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

..

PARÁGRAFO 1o. *Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.*

Dentro de estos Organismos de Apoyo al Tránsito, en las mismas voces del Ministerio de Transporte (Radicado MT No.: 20201340552911, Anexo No. 11) se encuentran los Centros de Enseñanza Automovilística, los Centros de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Centros de Diagnóstico Automotor:

"Con fundamento en las anteriores apreciaciones, considera esta Oficina Asesora que de conformidad con lo dispuesto por los Parágrafos 1º, 2º y 3º del artículo 3º de la Ley 769 de 2002, los Centros de Enseñanza Automovilística; los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico – práctica para la obtención de licencias de



Alejandro Márquez

ABOGADO

conducción, son organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, tal como lo definen dichas disposiciones."

Cada uno de estos organismos de apoyo tiene una función y finalidad diferente. El mismo Código Nacional de Tránsito, trae unas definiciones así:

"CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

ARTÍCULO 12. NATURALEZA. *Todo Centro de Enseñanza Automovilístico, es un establecimiento docente de naturaleza público, privada o mixta, que tenga como actividad permanente lo instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.*

Estarán facultados para formar en programas educativos relacionadas con primeros auxilios - soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción."

...

"ARTÍCULO 53. CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR. *La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos y registrados ante el RUNT, que posean las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y de desarrollo sostenible, en el marco de sus competencias."*

Como a simple vista se ve, son organismos que se dedican a asuntos completamente diferentes, complementarios sí, pero su función para el apoyo al tránsito es completamente diferente.

Ahora bien, en la Gaceta No. 1081 del 25 de agosto de 2021 se publicó el Proyecto de Ley No. 221 de 2021 de la Cámara de Representantes, *"por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA)."* (Anexo No. 2 Gaceta No. 1081)



Alejandro Márquez

ABOGADO

Como se ve, la iniciativa inicial se refería SOLO a los Centros de Enseñanza Automovilística, y su exposición de motivos hace referencia SOLO a este tipo de organismos. Mírese como por ejemplo señala:

"PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

Actualmente en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.

...

"JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

..."

Situación que ocurre de igual manera en la Ponencia para primer debate (Anexo No. 3):

"2. OBJETO

La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT. También, corrige las falencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país."

y segundo debate (Anexo No. 4):



Alejandro Márquez

ABOGADO

Título del Proyecto: **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

"2. OBJETO

La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT. También permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país. Se modifican algunos artículos de las Leyes 769 de 2002 y 2161 de 2021."

En el Anexo No. 6 se encuentra la Ponencia para tercer debate en el Senado de la República, donde en el objeto, nuevamente, SOLO hace referencia a los Centros de Enseñanza Automovilística así:

Título del Proyecto: *"por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA)."*

"2. OBJETO

La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) como Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT). También, corrige las falencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país."

Ahora bien, para tercer debate y subrepticamente, se incluye un artículo que hace relación a los Centros de Diagnostico Automotor, sin embargo, no se hace mención alguna de ese artículo en la ponencia en lo que ha contenido se refiere, así:



"3. CONTENIDO

La presente iniciativa cuenta con ocho (8) artículos, inclusive el de su vigencia.

El artículo primero (1º) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa, que consiste en actualizar y complementar la normativa que permita organizar y generar condiciones integrales, adecuadas y sostenibles en todo su propósito y funcionamiento que, como Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT), cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística (CEA).

En el artículo segundo (2º), se modifica el artículo 12º de la Ley 769 de 2002, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos Organismos de Apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de dos (2) años a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. Se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3º), se modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. En este, se precisan las capacitaciones a impartir por parte de los CEA, dando mayor claridad sobre sus condiciones. También, se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.

El artículo cuarto (4º) modifica el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, estableciendo un régimen escalonado en la exigencia de la renovación de las licencias de conducción con el fin de generar la menor afectación a los conductores.

El artículo quinto (5º) establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte del Ministerio de Transporte, que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.

El artículo sexto (6º) modifica el artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, y establece que el ADRES y las entidades aseguradoras adopten herramientas tecnológicas para verificar la debida utilización de los recursos del SOAT.

El artículo séptimo (7º) modifica el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, y establece la implementación de "cepos" para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.



Alejandro Márquez

ABOGADO

El artículo octavo (8º), es la vigencia.”

A pesar de que en el texto del proyecto ya aparece como artículo 7, el siguiente, titulado como “Nuevo”:

“ Nuevo

ARTÍCULO 7º. Adicionar un párrafo 2o al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

“Párrafo 2o. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, como consecuencia de errores u omisiones, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos. Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.

En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley”.

Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.”

Para tercer debate, también se mantiene en la exposición de motivos, SOLO lo relacionado con los Centros de Enseñanza Automovilística.

En la ponencia para cuarto debate (Anexo No. 7) se mantiene tanto en el objeto, contenido y exposición de motivos, lo relacionado con los Centros de Enseñanza Automovilística, sin



Alejandro Márquez

ABOGADO

hacer referencia a los Centros de Diagnostico Automotor, al que solo se refieren en la justificación, Para este debate se modifica el Título de los proyectos anteriores diciendo:

"por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones"

En **Sentencia C-133/12** esta H. Corporación ha señalado:

"A partir de su regulación constitucional, la Corte ha destacado que el principio de unidad de materia se traduce en la exigencia de que en toda ley debe existir correspondencia lógica entre el título y su contenido normativo, así como también, una relación de conexidad interna entre las distintas normas que la integran. Con ello, la propia Constitución Política le está fijando al Congreso dos condiciones específicas para el ejercicio de la función legislativa: (i) definir con precisión, desde el mismo título del proyecto, cuáles habrán de ser las materias de que se va a ocupar al expedir la ley, y, simultáneamente, (ii) mantener una estricta relación interna, desde una perspectiva sustancial, entre las normas que harán parte de la ley, de manera que exista entre ellas coherencia temática y una clara correspondencia lógica con la materia general de la misma, resultando inadmisibles las modificaciones respecto de las cuales no sea posible establecer esa relación de conexidad. Consecuencia de tales condiciones, sería, entonces, que el Congreso actúa en contravía del principio constitucional de unidad de materia, "cuando incluye cánones específicos que, o bien [no] encajan dentro del título que delimita la materia objeto de legislación, o bien no guardan relación interna con el contenido global del articulado". Ha dejado en claro la jurisprudencia, que con la implementación del principio de unidad de materia se busca propiciar un ejercicio transparente y coherente de la función legislativa, de manera que su producto, la ley, se concrete en materias previamente definidas y sea el "resultado de un sano debate democrático en el que los diversos puntos de regulación han sido objeto de conocimiento y discernimiento". Su observancia contribuye, entonces, "a la coherencia interna de las normas y facilita su cumplimiento y aplicación al evitar, o al menos reducir, las dificultades y discusiones interpretativas que en el futuro pudieran surgir como consecuencia de la existencia de disposiciones no relacionadas con la materia principal a la que la ley se refiere". Dentro del propósito de contribuir al logro de un mayor nivel de transparencia en el debate, la Corte ha explicado que con la exigencia de conexidad material, "se trata de evitar que se aprueben como parte de una ley,



Alejandro Márquez

ABOGADO

normas, que se hayan introducido de manera subrepticia o sorpresiva y sobre las cuales no se ha surtido un verdadero debate". Así, por ejemplo, puede ocurrir que a un proyecto ley, en su versión original o en las modificaciones o adiciones posteriores, se le incorporen normas que no guarden relación con la materia desarrollada por aquél, y que éstas pasen desapercibidas, sin que sobre ellas se presente discusión alguna, e incluso, sin que exista conciencia en los congresistas sobre su verdadero alcance y proyección. En tal evento, lo ha dicho la Corte, con respecto a tales normas, el debate no sería transparente, en cuanto los temas por ellas introducidos no surtieron el proceso de reflexión y discusión propio de la función legislativa, "defecto que afecta no solo la actividad del Congreso, sino que limita las posibilidades de participación democrática inherentes al proceso legislativo, en la medida en que los ciudadanos se verían sorprendidos por la aprobación de normas respecto de cuya incorporación en el proyecto no tuvieron previa y explícita noticia". De igual manera, en punto al objetivo de contribuir a la coherencia del debate, este Tribunal ha señalado que la unidad de materia propende porque la "tarea legislativa se concentre en asuntos específicos definidos por el propio Congreso, de manera tal que el debate se desarrolle en torno a un hilo conductor que le de sentido y no sobre materias aisladas y carentes de conexidad". Esta última situación irregular tendría lugar, precisamente, en los casos en que, aun cuando ciertos contenidos temáticos haya sido introducidos de manera explícita en un proyecto de ley, y respecto de ellos se cumpla con el debate en algunas de las instancias legislativas, tales contenidos no se relacionan con una materia común, ni resultan afines -directa e indirectamente- con el tema general del proyecto. En tales eventos, el debate no sería coherente por razón de la incongruencia interna surgida entre las propias medidas cuestionadas y el texto general de la ley."

Trayendo apartes de lo transcrito se hará un análisis para llegar a la conclusión que se está en violación del artículo 158 de la C.P., así:

"...en toda ley debe existir correspondencia lógica entre el título y su contenido normativo, así como también, una relación de conexidad interna entre las distintas normas que la integran..."

Como se explicó en líneas arriba, desde el título es claro que la Ley hace referencia a los Organismos de Apoyo al Tránsito denominados Centros de Enseñanza Automovilística, que son organismos **muy** diferentes a los Centros de Diagnostico Automotor, esto se debe a que desde que se radicó la iniciativa, esta iba encaminada a resolver la problemática de los Centros de Enseñanza Automovilística, tal como estaba explicado en la exposición de motivos, por lo anterior no hay conexidad entre el título y el contenido.



Alejandro Márquez

ABOGADO

"(i) definir con precisión, desde el mismo título del proyecto, cuáles habrán de ser las materias de que se va a ocupar al expedir la ley"

Tal como se ve en la gaceta de la iniciativa (Anexo No. 2), la materia de las que se ha debido ocupar el congreso es lo relacionado con los Centros de Enseñanza Automovilística, y era el único tema al que iban encaminado los debates y las consultas que se hicieron, sin embargo, y como se mostró arriba, de un momento a otro y con vicios, se ocuparon de materias muy diferentes a las iniciales, como lo es el haberle señalado cargas a los Centros de Diagnostico Automotor.

"(ii) mantener una estricta relación interna, desde una perspectiva sustancial, entre las normas que harán parte de la ley, de manera que exista entre ellas coherencia temática y una clara correspondencia lógica con la materia general de la misma, resultandos inadmisibles las modificaciones respecto de las cuales no sea posible establecer esa relación de conexidad."

No se vislumbra, bajo óptica alguna, que se haya mantenido una estricta relación entre lo que es la iniciativa, y el resultado de la Ley. Se equipararon, sin razón alguna, dos organismos de apoyo al tránsito que no ejercen las mismas funciones, y que ni bajo asomo, pueden ser equiparables.

Los Centros de Enseñanza Automovilística, incluso autorizados por el Ministerio de Educación, al ser eso, centros de enseñanza, no tienen ni función, ni similitud alguna a los Centros de Diagnostico Automotor. Por lo anterior, es totalmente inadmisibile que se hayan hecho las modificaciones durante el trámite legislativo, que llevaron a que dentro de una Ley que iba encaminada a los CEA, se hayan incluido normas que son de resorte de los CDA, desvirtuándose de tajo la conexidad que ha predicado esta I. Corporación.

"...la ley, se concrete en materias previamente definidas y sea el resultado de un sano debate democrático en el que los diversos puntos de regulación han sido objeto de conocimiento y discernimiento..."

No puede hablarse de que hay conocimiento de los posibles resultados que pudiera tener la Ley, en donde hubieran podido tener participación los Centros de Diagnostico Automotor, cuando desde la radicación de la iniciativa iba encaminada a los Centros de Enseñanza Automovilística gremio que es diferente al de los CDA. Mírese como dentro de las discusiones y consultas no participaron agremiaciones como ASO CDA y ACEDAN que agremian a los dueños de estos Centros de Diagnostico Automotor, y las consultas y participaciones, se hicieron solo con las agremiaciones de los Centros de Enseñanza



Alejandro Márquez

ABOGADO

Automovilística, dejando de lado un gremio que termino obligado con la expedición de la Ley 2282 de 2023, como lo son los CDA; no puede hablarse de conocimiento y democracia en este escenario.

"se trata de evitar que se aprueben como parte de una ley, normas, que se hayan introducido de manera subrepticia o sorpresiva y sobre las cuales no se ha surtido un verdadero debate".

Es claro para este servidor, que la inclusión del artículo 6 se hizo de forma subrepticia y sorpresiva, y sin un verdadero estudio, tal como se mostró en líneas arriba. A tal punto es la falta de debate con los Centros de Diagnostico Automotor que la Ley derogó el denominado certificado de Revisión Técnico Mecánica virtual, hecho que demuestra, si hasta el momento no ha quedado claro, la forma apresurada y sin un debate sano que dio como resultado la aprobación de la Ley 2283 de 2023.

Ese artículo 6, del que acá se solicita su inexecutable, señala que se aprueba la adición de un párrafo 2 al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, sin haber ni siquiera tenido en cuenta que en ese artículo 53 ya existía un párrafo 2, que rezaba:

"PARÁGRAFO 2o. *La Autoridad de Tránsito deberá realizar la consulta a través del Registro Único Nacional de Tránsito del cumplimiento de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, por lo tanto, no podrá exigir el certificado físico de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes."*

Parágrafo que había sido incluido en el artículo 53 del Código Nacional de Tránsito por el artículo 111 del Decreto Ley 2106 de 2019.

A hoy y por la falta de consulta con los CDA, todos los vehículos deben portar nuevamente el certificado de Revisión Técnico Mecánica, toda vez que no hay fundamento legal para que la autoridad NO se los pueda exigir en físico.

Hecho adicional que muestra, claramente, la falta de un verdadero debate en la promulgación de la Ley 2283 de 2023.

Por todo lo señalado, es más que claro que hay violación al principio de unidad de materia, consignado en el artículo 158 de la C.P.

III.II. VICIOS DE FONDO EN LA LEY

Violación al artículo 333 de la C.P.



Alejandro Márquez

ABOGADO

Puede parecer extremista el postulado, sin embargo es necesario, teniendo en cuenta que los Centros de Diagnostico Automotor son entidades que se encuentran evaluadas y vigiladas por diferentes entidades. Para el caso en concreto traeré solo dos, por estar directamente relacionadas con el planteamiento de esta solicitud:

- Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC: El ONAC, es una entidad que realiza evaluaciones periódicas a todos los CDA de país. En cada una de esas evaluaciones revisa el cumplimiento de los CDA en las normas técnicas aplicables, normatividad expedida por diferentes entes como el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente, y la normatividad general establecida en las leyes de la República.

Si un CDA se encuentra conforme con la regulación, ONAC le otorga un certificado de acreditación, certificado que es indispensables para poder ejercer la actividad como Organismo de Apoyo al Tránsito, esto tal como lo establece la Resolución No. 20203040011355 del Ministerio de Transporte que dice:

"Artículo 9. Requisitos y condiciones para el Registro Para que un Centro de Diagnóstico Automotor obtenga a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT el registro para su funcionamiento, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

...

c) Contar con Certificación vigente de acreditación emitido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en el cual se declare la competencia del Centro de Diagnóstico Automotor como organismo de inspección tipo A dentro del Subsistema Nacional de la Calidad para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de conformidad con lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5375, 5385, 6218 y 6282 según corresponda y de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

...

Artículo 12. Obligaciones de los Centros de Diagnóstico Automotor. Una vez registrado el Centro de Diagnóstico Automotor para operar en la sede solicitada, deberá:

...



Alejandro Márquez

ABOGADO

c) Mantener vigente los permisos, certificado de acreditación, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes."

De no cumplir las normas, el ONAC puede retirar la Acreditación, y por consiguiente, no podrá el CDA seguir operando.

- Superintendencia de Transporte: Los CDA al ser empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio de Revisión Técnico Mecánica, son vigiladas por la Superintendencia de Transporte, que podrá, en caso de incumplimientos a la Ley, o la regulación de la Revisión Técnico Mecánica, iniciar procesos administrativos sancionatorios que pueden llevar a una suspensión o cancelación de la habitación, que genera, como el caso anterior, que el CDA no pueda seguir operando.

Para el caso que nos ocupa, la Ley 2283 de 2023, creó una obligación a los Centros de Diagnostico Automotor, cual es la de expedir una póliza de responsabilidad civil extracontractual para amparar los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario.

Es decir, si o si, debe el CDA expedir la póliza para cada carro certificado, póliza a cuenta del CDA, toda vez que no puede generarse sobrecosto a el usuario según la Ley.

Debo señalar que en virtud de la Resolución 3318 de 2015 del Ministerio de Transporte, la tarifa que cobran los CDA por cada tipo de servicio que prestan se encuentra regulada, es decir, que es un valor fijo, y el CDA no puede, ni por exceso ni por defecto, superar la tarifa establecida. (Anexo No. 12)

Haciendo un parangón, y teniendo en cuenta que la Ley 2283 creó un nuevo seguro obligatorio para automóviles, tendríamos:

	Tomador
SOAT	Poseedor, propietario de un vehículo.
Ley 2283	CDA



Alejandro Márquez

ABOGADO

Tal como está redactada la Ley 2283, el CDA es el tomador obligatorio que asegura a un tercero, por lo anterior, se pierde la consensualidad del contrato de seguro. Para el SOAT, a pesar de que el nombre habla de la obligatoriedad, el poseedor o propietario puede decidir libremente si adquiere o no el SOAT, y de no adquirirlo asumirá el riesgo que esto representa, sea ya por que le imponen una multa, una inmovilización del vehículo, o cualquier consecuencia que esto traiga. Sin embargo, para el seguro obligatorio creado con la Ley 2283, el CDA, por imperio de la Ley, debe siempre expedir la póliza hacia el usuario que hace una revisión, sin mediar la voluntad o no del contratante (CDA) póliza que asegura a un tercero.

Ahora bien, teniendo en cuenta la obligatoriedad que tiene el CDA de adquirir el seguro de la Ley 2283 para un tercero por cada servicio que presta (es decir por desarrollar su objeto, único objeto que puede desarrollar) y que no puede hacer incremento de las tarifas para compensar lo que está pagando por la póliza, puede decirse que se está aplicando una sanción por ejercer su actividad.

A modo de ejemplo y trayendo información que está circulando dentro del gremio de los CDA se tiene:

VALORES APROXIMADOS DE UTILIDAD DE LOS CDA'S, CON LA EXPEDICIÓN DE LA LEY 2283 DE 2023

Tipo de vehículo	Tarifa servicio prestado CDA	Gasto de administración CDA	Valor póliza ley 2283 de 2023 aproximada	Valor de utilidad del CDA
Moto	\$ 108.151	\$ 75.706	\$ 59.000	-\$26.555
liviano	\$ 176.010	\$ 123.207	\$ 89.200	-\$36.397
pesado	\$ 285.433	\$ 199.803	\$ 89.200	-\$3.500

Fuente: Aso-CDA, Acedan y Fenalco/Gráfico: LR-LM

Entre más trabaja, entre más servicio presta un CDA, más dinero pierde, situación que es totalmente contraria al artículo 333 de la C.P., al ser esa pérdida causada por la expedición de la Ley 2283 de 2023.

IV. TRAMITE QUE SE LE DIO A LA LEY 2283 DE 2023

La Ley 2283 de 2023, se le dio el trámite de una Ley Ordinaria.

V. COMPETENCIA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL



Alejandro Márquez

ABOGADO

De conformidad con el artículo 241 numeral 4, es competente esta I. Corporación para decidir sobre esta demanda.

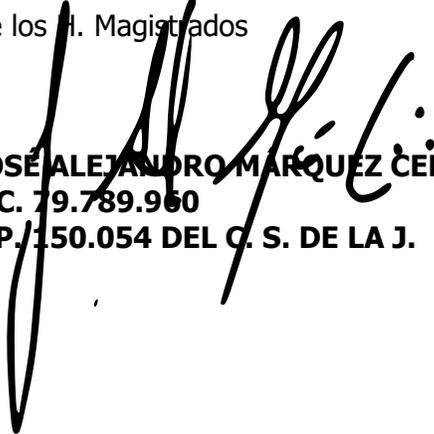
VI. PETICIONES

1. SOLICITO SE DECLARE LA INEXEQUIBILIDAD POR VICIOS DE FONDO Y FORMA DEL ARTÍCULO 6 DE LA LEY 2283 DE 2023

VII. NOTIFICACIONES

Recibiré notificaciones en la Carrera 4 No. 18 – 50 Ofc. 1506 de Bogotá D.C. o al correo electrónico alejandro@marquezceballos.com

De los H. Magistrados


JOSÉ ALEJANDRO MÁRQUEZ CEBALLOS
C.C. 79.789.960
T.P. 150.054 DEL C. S. DE LA J.

ANEXO NO. 1



República de Colombia

DIARIO OFICIAL



Libertad y Orden

Fundado el 30 de abril de 1864

Año CLVIII No. 52.268

Edición de 742 páginas

Bogotá, D. C., jueves, 5 de enero de 2023

ISSN 0122-2112

PODER PÚBLICO - RAMA LEGISLATIVA

LEY 2282 DE 2023

(enero 5)

por medio de la cual se conmemoran los 100 años del Banco de la República y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación conmemora, exalta y reconoce los cien (100) años de creación del Banco de la República, los cuales se cumplen en el mes de julio del 2023. Lo anterior, teniendo en cuenta los invaluable aportes a la organización económica e institucional del país a través del manejo de la política monetaria, cambiaria y crediticia, así como, de su contribución a la actividad cultural.

Artículo 2. Autorícese al Gobierno nacional para vincularse a la celebración del centenario de creación del Banco de la República y gestionar, adelantar y desarrollar todas las actividades culturales, ciclo de conferencias, publicaciones, reconocimientos y demás actividades, así como incluir las apropiaciones presupuestales necesarias para exaltar, organizar y promover los cien (100) años de creación del Banco de la República.

Parágrafo 1°. La presente autorización debe ejecutarse aplicando criterios de austeridad en el gasto.

Parágrafo 2°. Las actividades a que hace referencia el presente artículo serán realizadas en diferentes regiones del país, convocadas por medios masivos y se permitirá el libre acceso al público.

Artículo 3°. *Moneda conmemorativa.* Autorícese al Banco de la República acuñar una moneda de curso legal conmemorativa de sus cien (100) años.

Parágrafo. La aleación, monto de emisión, valor facial, condiciones, precio de venta y demás características de la moneda serán determinadas por la Junta Directiva del Banco de la República.

Artículo 4°. *Placa conmemorativa por parte del Congreso de la República.* Autorícese al Congreso de la República la elaboración y ubicación dentro de sus instalaciones de una placa conmemorativa por el centenario del Banco de la República. De igual manera, el Congreso de la República otorgará, la máxima condecoración al Banco de la

República en reconocimiento a su labor en el manejo de la política monetaria, cambiaria y crediticia, así como, de su contribución en la promoción y fomento de la actividad cultural.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Leonardo Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

David Ricardo Racero Mayorca.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jaime Luis Lacouture Peñaloza.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 5 de enero de 2023.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Secretario General del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, encargado de las funciones del despacho del Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Juan Manuel Russy Escobar.

LA IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

Informa que como lo dispone el Decreto número 53 de enero 13 de 2012, artículo 3°, del Departamento Nacional de Planeación, a partir del 1° de junio de 2012 los contratos estatales no requieren publicación ante la desaparición del Diario Único de Contratación Pública.

DIARIO OFICIAL

Fundado el 30 de abril de 1864
Por el Presidente Manuel Murillo Toro
Tarifa postal reducida No. 56

DIRECTORA (e): **LEONOR ARIAS BARRETO**

MINISTERIO DEL INTERIOR
IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

LEONOR ARIAS BARRETO
Gerente General (e)

Carrera 66 N° 24-09 (Av. Esperanza-Av. 68) Bogotá, D. C. Colombia
Conmutador: PBX 4578000.
e-mail: correspondencia@imprensa.gov.co

LEY 2283 DE 2023

(enero 5)

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. El cual quedará así:

“**Artículo 12. Naturaleza.** Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios - soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Parágrafo 1°. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.

Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social

anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.”

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. El cual quedará así:

“**Artículo 14. Capacitación.** La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1. **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante- a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cuál modalidad se capacita, así:

- a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.
- b) **Capacitación en la modalidad virtual.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.

2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:

- a) **Talleres prácticos de formación.** Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.
- b) **Práctica de Conducción.** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Parágrafo 1º. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.

Parágrafo 3º. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 4º. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.”

Artículo 4º. Análisis integral de los servicios de tránsito. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, las cuales deberán ser adoptadas dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del análisis, si se trata de asuntos de competencia directa del Ministerio de Transporte, o puestas a consideración del Congreso de la República mediante un proyecto de ley si se trata de asuntos de rango de ley, a fin de que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.

Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.

Artículo 5º. Adiciónese el parágrafo 3º al artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:

“Parágrafo 3º. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.”

Artículo 6º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

“Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.

Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.

En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta ley.”

Artículo 7º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“Artículo 93-2. Corresponsabilidad de las empresas de transporte público. Las empresas de transporte público terrestre automotor, con el fin de que los conductores cumplan con la normatividad de tránsito, deberán contratar las capacitaciones necesarias para actualizar los conocimientos en materia de conducción y seguridad vial.

Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente ante los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, con cargo a sus propietarios.

El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT), será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción.”

Artículo 8º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.

Artículo 9º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Leonardo Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

David Ricardo Racero Mayorca.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jaime Luis Lacouture Peñaloza.

REPÚBLICA DE COLOMBIA- GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 5 de enero de 2023.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Secretario General del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, encargado de las funciones del despacho del Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Juan Manuel Russy Escobar.

El Ministro de Comercio, Industria y Turismo,

Dario Germán Umaña Mendoza

El Ministro de Transporte,

Guillermo Francisco Reyes González.

ANEXO NO. 2



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1081

Bogotá, D. C., miércoles, 25 de agosto de 2021

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 216 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se regula el ejercicio de la profesión de economista, se dicta el Código de Ética, se reglamenta el funcionamiento del Consejo Nacional Profesional de Economía y se dictan otras disposiciones.

TÍTULO I

DEL EJERCICIO DE LA PROFESIÓN

CAPÍTULO I

OBJETO

Artículo 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular el ejercicio de la profesión de economista en el país, dictar y adecuar el código de ética del economista, el procedimiento sancionatorio y reglamentar el funcionamiento del Consejo Nacional Profesional de Economía.

CAPÍTULO II

DEL CONSEJO NACIONAL PROFESIONAL DE ECONOMÍA

Artículo 2º- Del Consejo. El Consejo Nacional Profesional de Economía creado por la ley 41 de 1969 y modificado por la ley 37 de 1990, ajustará su funcionamiento a la presente ley, conservará su patrimonio y la administración de los bienes que hasta la entrada en vigor de esta norma se encuentren a su cargo. Será su deber, realizar inspección vigilancia y control a la profesión de economía. Fomentará la formación continua, la difusión de conocimiento y cualquier actividad que no le sea contraria a su naturaleza y en mayor beneficio de la profesión y de los profesionales.

Artículo 3º- Naturaleza jurídica del Consejo: El Consejo Nacional Profesional de Economía es un organismo de derecho público, con autonomía administrativa, económica y financiera. Su contratación se regirá por las normas de derecho

privado. Respecto de sus funcionarios aplicarán los impedimentos e inhabilidades generales.

Artículo 4º. Composición. El Consejo Nacional Profesional de Economía estará integrado por cinco (5) miembros, así:

1. Dos representantes o delegados del señor Presidente de la República. Uno de los cuales actuará como presidente del Consejo y representante legal del mismo a discreción del Presidente de la República. Ambos serán electos para períodos institucionales iguales al del Presidente de la República.
2. Dos representantes de los decanos o directores de facultades y programas de Economía del país; uno por las instituciones de educación públicas y un representante por las instituciones de educación privadas. Ambos elegidos por los decanos o directores de facultades y programas respectivos, para períodos institucionales de 2 años. Estos serán electos mediante convocatoria realizada por el Consejo Nacional Profesional de Economía. El Consejo Nacional Profesional de Economía reglamentará esta selección.
3. Un representante de los colegios, sociedades o asociaciones de economistas o egresados de economía legalmente constituidos, elegido por éstos mediante convocatoria realizada por el Consejo Nacional Profesional de Economía. Será electo para período institucional de 2 años. El Consejo Nacional Profesional de Economía reglamentará esta elección. El respectivo colegio, sociedad o asociación deberá acreditar ante el Consejo Nacional Profesional de Economía:
 - a. Actividad mínima de dos (2) años,
 - b. Un número de socios no inferior a cincuenta (50),
 - c. Existencia y representación legal,
 - d. Listado de los Economistas afiliados
 - e. El acta de asamblea que los autoriza para presentarse a la elección.

Artículo 5º De la calidad de consejero: Para ostentar la calidad del consejero, los integrantes del Consejo Nacional Profesional de Economía deberán ser Economistas titulados, inscritos en el Registro Profesional de Economistas, con matrícula profesional de Economista vigente, sin impedimentos ni sanciones.

El cargo de Miembro del Consejo Nacional Profesional de Economía se ejercerá Ad-Honorem.

Los consejeros podrán ser reelegidos a discreción de sus respectivos nominadores o electores.

Transformación de la Educación Médica, a su turno afirmó que:

"El sistema de salud es responsable del deterioro de la educación médica.

Es necesario acabar con el negocio de las aseguradoras para mejorar la educación médica y la atención a la salud.

La burocracia de las EPS acabó con la salud y la educación."

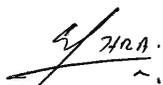
4. Giro directo de la UPC. El pago anticipado del 50% para modalidades de contratación tales como el pago por evento funciona irregularmente. Algunas EPS no lo hacen, otras privilegian solo a su propia red, otras lo hacen incompleto y otras lo hacen pero no sobre el valor de lo facturado en el mes anterior como debe ser, sino que mediante esa modalidad y con la permisividad de todos los organismos de control lo hacen pero sobre lo facturado hasta 6 o más meses atrás, mientras que para el restante 50% del pago tampoco hay garantía alguna de cuando se haga, haciendo que hoy se acumulen miles de millones de pesos, ya incobrables para los Hospitales Públicos, pero de dineros que ellos ya usaron para pagar a su personal y proveedores, entre otras obligaciones, y que hacen parte de la grave crisis hospitalaria, que está a punto de tocar fondo y volverse un problema de salud pública nacional.

Después de hablar de los cuatro (4) problemas más neurálgicos que no han permitido que el sistema sea mejor, retomemos el problema central del trabajo digno del personal asistencial:

En una encuesta presentada por la Contraloría General de la República

(CGR) en donde se sondeó a 12.230 profesionales de la Salud en medio la emergencia por el Covid-19 dio a conocer precarias condiciones laborales, sueldos irrelevantes, pagos impuntuales y horarios extensos es el diario vivir del talento humano en salud en Colombia. Los resultados fueron revelados en un encuentro virtual convocado por la CGR a manera de Mesa de Trabajo, en desarrollo del Programa "Transparencia para la Emergencia", en donde participaron 12 sociedades científicas, junto a los Ministerios de Salud, Trabajo y Hacienda, así como la Federación de Aseguradores Colombianos "FASECOLDA".

En 2019 el Colegio Médico Colombiano (CMC) recopiló las respuestas de 8.249 médicos y profesionales de la salud en todo el país para conocer de primera mano la realidad de la situación laboral del Talento Humano en Salud, encontrando que el 80% de los médicos generales, el 81% de los especialistas, el 52% de los rurales y el 75% de otros profesionales de la salud se ha visto afectado en el ámbito laboral. En otras palabras, tres de cada cinco médicos o profesionales de la salud reportan haber tenido inconvenientes en el trabajo. Las principales causas han sido los cambios en las condiciones del trabajo, construcción del ejercicio profesional y acoso laboral.



Hernán Banguero Andrade
Honorable Representante a la Cámara por Circunscripción especial NARP

PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA

ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT.

ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

"ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.

Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo

defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, quedan autorizados por dos (2) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.

PARÁGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación.

PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario.

PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario."

ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

"ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;

a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30) alumnos contando con 1.5 m² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.

b) **Capacitación por medios tecnológicos.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

2.- **Capacitación Práctica.** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.

PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela."

ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

"ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.

Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.

5. **Recaudo.** La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dadas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.

6. **Área y tiempo de validez de los certificados.** Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.

7. **Reporte de información en línea y tiempo real.** Los Organismos de Apoyo reportaran en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.

Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.

8. **Responsabilidad.** Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.

El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:

1. **Registro, Clasificación y ascenso de los CEA.** Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.

NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA
I	Hasta 125 cm ³	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas
II	De 126 hasta 250 cm ³	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas
III	De más de 251 cm ³	Más de veinticinco (25) pasajeros	Articulados o biarticulados
IV	Instructores		

La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción.

Para poder acceder a impartir cursos de recategorización deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.

2. **Instalaciones físicas.** Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.
3. **Vehículos.** La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.
4. **Costo del servicio a los usuarios.** El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.

En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.

Los representantes legales de los organismos de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.

9. **Oferta de Servicios:** Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.

10. **Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo.** Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.

Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

11. **Gestión de calidad.** El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.

PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los centros de apoyo logístico de evaluación con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.

PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.

PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.

PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.

PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agrede a la ética.

ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.

Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.

Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO

El objeto de este proyecto de Ley es organizar y complementar de acuerdo a las exigencias actuales las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, también corregir las falencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permitir que puedan efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio, de igual manera, impactar con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa consta de 6 artículos incluida la vigencia.

El artículo primero (1) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa que consiste en actualizar y complementar la normativa que permita organizar y generar condiciones integrales, adecuadas y sostenibles en todo su propósito y funcionamiento que como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística – CEA.

En el artículo segundo (2) se modifica el artículo 12 de la Ley 769/2002, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos organismos de apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de dos (2) años a partir de sancionada esta Ley y permitiendo la prestación del servicio y su operación. El Ministerio de transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3) se modifica el artículo 14 de la Ley 769/2002, en este se precisa acerca de las capacitaciones a impartir por parte de los CEA dejando mayor claridad sobre sus condiciones, también se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.

El artículo cuarto (4) se modifica el artículo 15 de la Ley 769/2002, se establecen disposiciones en materia de constitución y funcionamiento de los organismos de apoyo, en donde se insiste que para constituirse como tal, debe previamente estar registrado en el RUNT. Este artículo también enuncia un marco legal que exija el buen funcionamiento y operación de los CEA referente al registro, clasificación, instalaciones, vehículos, costos, reportes de información en línea, políticas de calidad, entre otros.

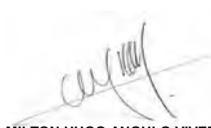
El artículo quinto (5) es nuevo y crea los autorreguladores de los organismos de apoyo, por cada actividad. Como instrumento de autocontrol para garantizar la transparencia y el buen comportamiento de estos organismos, también estarán encargados de validar el cumplimiento de los requisitos para su habilitación y registro, además de efectuar al menos una visita al año a cada organismo de apoyo. Los autorreguladores serán constituidos entre todas las agremiaciones, las cuales tendrán que contribuir a su sostenimiento.

autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia."

ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.

Atentamente,



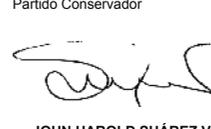
MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara – Valle del Cauca



EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara por el Departamento de Bolívar Partido Conservador



LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT
Representante a la Cámara – Caldas.



JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Senador de la República

El artículo sexto (6) enmarca la vigencia de la presente Ley.

PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

Actualmente en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.

Desde la Ley 33 de 1986 hasta la Ley 769 de 2002, se estableció la existencia y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística en Colombia, fijando también las condiciones de operación en capacitación y expedición de los certificados de su competencia, siempre a partir de la reglamentación que sobre la materia efectúa el Ministerio de Transporte. Los CEA se pueden constituir como persona natural y jurídica.

Los CEA en su mayoría están constituidos como persona natural, razón por la cual su responsabilidad ante alguna sanción o multa recae hasta por el patrimonio de la persona, situación que afecta gravemente en lo personal a raíz de una actividad empresarial.

Además, el traspaso o transición de un CEA persona natural a persona jurídica no existe en la legislación actual, puesto que simplemente se tiene que liquidar, culminar y cerrar totalmente el primero, perdiendo toda la antigüedad y su acreditación o habilitación, para posteriormente arrancar de cero con la segunda figura, a esto se suma que el promedio de tiempo en obtener el nuevo certificado de habilitación y la licencia de funcionamiento puede oscilar entre los 8 meses a 12 meses, periodo en el cual el aspirante al traspaso de figura no puede operar, situación que impide que cualquier actividad comercial sea sostenible.

Esta iniciativa propone organizar el funcionamiento integral de los CEA, ampliar su campo de acción, mediante el ajuste y la actualización de su marco legal, permitiendo un mayor control y autocontrol, y así lograr que se continúe corrigiendo las falencias que se presentan y se eviten malas prácticas en la operación de los CEA.

Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

Este resultado se da luego de que la Superintendencia realizara en el periodo de tiempo mencionado cerca de 1000 visitas de inspección a los CEA, obligando a adelantar cerca de 439 investigaciones directas.

La Superintendencia insiste en que los altos niveles de accidentalidad están ligados a las malas prácticas desarrolladas por algunos CEA.¹

Los Centros de Enseñanza Automovilística por su parte aducen que existen como mínimo tres (3) causales de fondo relacionadas con la seguridad vial que se deben conjurar si se quiere reducir las trágicas estadísticas:

1. La maya curricular que se imparte en Colombia es bastante precaria donde todavía se están formando "conductores mecánicos" como lo definió la ley 33 de 1986 o el derogado acuerdo 051 de 1993 haciendo enfoque en materias como mecánica básica y dejando de lado áreas técnicas importantes relacionadas con la seguridad vial y el estándar mínimo de competencia del conductor.
2. Los programas de formación son escasos en la cantidad de horas prácticas que se le dictan al aspirante a conductor y es oportuno que la Agencia Nacional de Seguridad Vial regule las modificaciones que se deben hacer en lo que respecta a la formación y evaluación de conductores.
3. Se requiere realizar exámenes teórico prácticos que por mandato de la ley 769 de 2002 deberían adelantar y aprobar previamente los futuros conductores asegurando un estándar mínimo de calidad.

Lo cierto es que antes de la pandemia del SARS-COVID la Organización Mundial de la Salud declaró como PANDEMIA la cantidad de muertos causados en SINIESTROS VIALES y desde entonces había enfocado sus esfuerzos para reducir, a nivel mundial, las trágicas estadísticas que giran en torno a este flagelo.

¹ Semana, <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%81anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

Con base en la información reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la cantidad de personas fallecidas entre los años 2016 a 2020 es la que sigue a continuación.

Actor Vial	FALLECIDOS					Total por usuario
	2016	2017	2018	2019	2020(P)	
Usuario de moto	3.758	3.374	3.458	3.666	2.908	17.164
Pedón	1.857	1.790	1.765	1.747	1.128	8.287
Usuario de vehículo	921	868	920	906	624	4.239
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	433	2.046
Sin Información	222	297	262	62	343	1.186
Usuario otros	21	15	17	14	22	89
Total por año	7.158	6.719	6.850	6.826	5.458	33.011

Fuente: ANSV 2021.
(P): Para 2020 la información es preliminar y sujeta a cambios cuando una vez el INMLCF genere una cifra definitiva

La gráfica anterior muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020p, a pesar de los esfuerzos de las autoridades y las campañas sobre seguridad vial que se adelantan en el país, los casos en siniestralidad vial y sus consecuencias en la vida e integridad de las personas no cesa y el panorama continúa siendo desalentador.

Volviendo a lo que se denomina "malas prácticas" cometidas por algunos CEA, predomina la corrupción en la expedición irregular de los certificados de cursos de conducción, certificando personas sin los conocimientos exigidos para conducir por las vías del país.

De acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, es muy usual encontrar en las visitas, por ejemplo; planillas de clase con fechas posteriores ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Supertransporte en 2017 ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil.²

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la

² Semana, <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%81anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.³

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que haber implementado el SICOV ha permitido reducir considerablemente la falsedad e ilegalidad en estas operaciones. Sin embargo, es oportuno continuar estableciendo mecanismos que permitan mayor control sobre toda la operación de los CEA y su funcionalidad garantizando que se cumpla con todas las condiciones requeridas con el fin de formar a los mejores conductores y se reduzca los casos de accidentes y siniestros en las vías del país.

Visitas de inspección de la Supertransporte a los CEA - (2016 a 2020)

AÑO	TOTAL
2016	360
2017	310
2018	1
2019	15
2020	1
Total General	687

Fuente: Supertransporte

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020) la Supertransporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la gráfica anterior, y se destaca que a partir del año 2018 se disminuyeron dichas visitas a razón de la entrada en operación en diciembre de 2017 del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV para CEA's, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

- ✓ El registro del pago de la capacitación y de la certificación del aspirante a conductor.
- ✓ La participación real y presencial de los aspirantes a conductores.
- ✓ Que los certificados se expidan desde la ubicación geográfica autorizada para cada centro.
- ✓ Que el certificado se expida una vez cursado y aprobado la totalidad del programa de capacitación.

En este sentido a través de los homologados del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV- para Centros de Enseñanza Automovilística, en el año 2018 se realizaron un total de seiscientos setenta y cinco (675) "visitas documentales", en las cuales a través del sistema se verificaban, entre otros aspectos: i) permanencia de los requisitos de habilitación; ii) enrolamiento de instructores y aspirantes durante el proceso de capacitación; iii) cumplimiento de requisitos de los instructores y vehículos, y; iv) cumplimiento de rango de tarifas.

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como

³ Mintransporte, <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

el impacto que deben generar. Por lo anterior, se propone en la presente Ley la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo.

Por otro lado, no existe una reglamentación que fije los pasos y los requisitos para una transición de un CEA como persona natural hacia persona jurídica, que permita continuar con su operación mientras se surte dicho cambio.

Actualizar la legislación mejorará el funcionamiento de los CEA, facilitar los trámites y permitir su transición a persona jurídica sin interrumpir su operación, beneficiará a los 893 CEA que al 31 de marzo de 2021 existen en el país, de acuerdo a información suministrada por la Supertransporte, y de las cuales 512 corresponden a persona natural y 381 a persona jurídica.

MARCO LEGAL

DE LA COMPETENCIA DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA.

Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1.991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1.992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes" de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

Por su parte, el artículo 2 de la Ley 3 de 1992 "Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones", consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Sexta, las siguientes:

"ARTÍCULO 2o. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

- (...)
- Comisión Sexta.
Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geostacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura.
(...) (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el Decreto-Ley 1344 de 1970, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.

La Ley 33 de 1986 que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempla la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;

“...**Artículo 1º.** El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:

1. Por escuelas de enseñanza automovilística.
2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos...”

También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento...

“...**Artículo 2º.** El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 12 Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas necesitan para su funcionamiento licencia del Instituto Nacional del Transporte, INTRA, otorgada a través de su Oficina Central y sus Direcciones Regionales, renovable cada cinco (5) años, para lo cual deben llenar los siguientes requisitos:

1. Solicitar autorización de funcionamiento ante las dependencias del INTRA con competencias en el lugar donde aspira a funcionar. La solicitud deberá indicar el nombre de la escuela, domicilio, el nombre del propietario y del Director de la escuela y especificar la clase de vehículos sobre los cuales versará la enseñanza.
2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.
3. Demostrar que cuenta con vehículos automotores de modelos no superiores a diez (10) años correspondientes a la enseñanza que se va a impartir y técnicamente adaptados.
4. Otorgar garantía bancaria, prendaria, hipotecaria o de seguros en cuantía menor de cien (100) salarios mínimos con el fin de garantizar la indemnización de los daños que se produzcan por causa o con ocasión de la enseñanza.
5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos, capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.
6. Demostrar que el Director ha sido capacitado como instructor de técnicas de conducción por el SENA. **Parágrafo.** Durante todo el tiempo de su funcionamiento la escuela de enseñanza automovilística deberá mantener vigente la cuantía de la póliza establecida en el numeral cuatro (4) y los demás requisitos señalados en este artículo...”

Y en sus artículos 3 y 4 enuncia funciones que el SENA y el INTRA deben determinar en materia de enseñanza, equipos y condiciones de los vehículos para otorgar la licencia de funcionamiento a los CEA, así como las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de la norma.

“...**Artículo 3º.** El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 13. El SENA determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos y demás requisitos pedagógicos que el INTRA exigirá a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento...”

Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 14 El INTRA controlará periódicamente el debido funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística. El incumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento será sancionado así:

1. La primera vez con amonestación escrita.
2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.
3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.
4. La cuarta vez, con la cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento. Las sanciones aquí estipuladas se impondrán sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.

La Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, enmarca la figura y naturaleza de los Centros de enseñanza para conductores y de los Centros de enseñanza para formación de instructores. Y en su Capítulo I en el Título II abarca todo lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística;

“...**ARTÍCULO 12. NATURALEZA.** Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.

ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público. El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes...”

La Ley 1397 de 2010, modificó la Ley 769 de 2002 respecto a las facultades de los titulares de las licencias de conducción de acuerdo a su categoría, también sobre las disposiciones del examen teórico y práctico, y sobre las sanciones al incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los CEA, entre otros.

“...**Artículo 1º.** El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 15. Constitución y funcionamiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley...”

“...**Artículo 2º.** El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: **Artículo 18. Facultad del titular.** (...)

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a referendar una licencia de conducción...”

“...**Artículo 4º.** El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: **Artículo 154. Centros de enseñanza.** El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento establecido en el presente Código...”

COMPARATIVO CON RESPECTO A LA LEGISLACIÓN ACTUAL

LEGISLACIÓN ACTUAL	ARTICULADO
Título	“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA.”
Nuevo	ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT.
ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad	ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.

Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, quedan autorizados por dos (2) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.

PARÁGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable

<p>legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario."</p> <p>ARTICULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.</p> <p>Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los</p>	<p>municipios donde se encuentre la sede de la escuela.</p> <p>plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela."</p> <p>ARTICULO 15. Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la</p>																				
<p>Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.</p> <p>"ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:</p> <p>1. Registro, Clasificación y ascenso de los CEA. Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.</p> <table border="1" data-bbox="407 1849 773 2045"> <thead> <tr> <th>NIVEL</th> <th>MOTOS</th> <th>PASAJEROS</th> <th>CARGA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Hasta 125 cm3</td> <td>Hasta nueve</td> <td>Menor a tres (3) toneladas</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>De 126 hasta 250 cm3</td> <td>De diez (10) a veinticinco (25)</td> <td>Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>De más de 251 cm3</td> <td>Más de veinticinco (25) pasajeros</td> <td>Articulados o biarticulados</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td colspan="3">Instructores</td> </tr> </tbody> </table> <p>La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción.</p> <p>Para poder acceder a impartir cursos de recategorización deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.</p>	NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA	I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas	II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas	III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) pasajeros	Articulados o biarticulados	IV	Instructores			<p>ARTICULO 15. Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la</p> <p>2. Instalaciones físicas. Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.</p> <p>3. Vehículos. La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p>4. Costo del servicio a los usuarios. El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá</p>
NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA																		
I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas																		
II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas																		
III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) pasajeros	Articulados o biarticulados																		
IV	Instructores																				

	<p>cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.</p> <p>5. Recaudo. La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.</p> <p>6. Área y tiempo de validez de los certificados. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.</p> <p>7. Reporte de información en línea y tiempo real. Los Organismos de Apoyo reportarán en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.</p>		<p>Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.</p> <p>8. Responsabilidad. Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.</p> <p>En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.</p> <p>Los representantes legales de los organismos de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.</p> <p>9. Oferta de Servicios: Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los párrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la</p>
<p>cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.</p> <p>10. Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo. Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.</p> <p>Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p> <p>11. Gestión de calidad. El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los centros de apoyo logístico de evaluación con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.</p>		<p>PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agreda la ética.</p>	<p>ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una</p>
<p>Nuevo</p>			

<p>Nuevo</p>	<p>visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.</p> <p>Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia."</p> <p>ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>del proyecto, de acuerdo al artículo 286.</p> <p>Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar".</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así: (...)</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) <u>Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normalidad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni</p>
--------------	---	--

POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación

votación.

- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

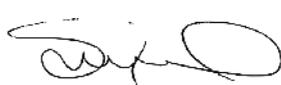
Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley, se debe tener en cuenta que el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Centros de Enseñanza Automovilística – CEA. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

Atentamente,


MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Representante a la Cámara – Valle del Cauca


EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
 Representante a la Cámara por el Departamento de Bolívar Partido Conservador


LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT
 Representante a la Cámara- Caldas.


JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
 Senador de la República

CONTENIDO

Gaceta número 1081 - miércoles 25 de agosto de 2021

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 216 de 2021 Cámara, por medio de la cual se regula el ejercicio de la profesión de economista, se dicta el Código de Ética, se reglamenta el funcionamiento del Consejo Nacional Profesional de Economía y se dictan otras disposiciones..... 1

Proyecto de ley número 217 de 2021 Cámara, por el cual se establece el mínimo vital de agua potable y se dictan otras disposiciones..... 11

Proyecto de ley número 220 de 2021 Cámara, por medio del cual se fomenta el trabajo digno del talento humano y la sostenibilidad del sistema de salud y se dictan otras disposiciones..... 18

Proyecto de ley número 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA)..... 21

ANEXO NO. 3



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1349

Bogotá, D. C., jueves, 30 de septiembre de 2021

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 254 DE 2021 CÁMARA

por la cual se regula el contrato de los modelos a través del sistema webcam, se reglamenta la Federación de Comercio Electrónico para Adultos y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TÍTULO PRIMERO

DEFINICIONES Y SUJETOS DEL CONTRATO DE TRABAJO WEBCAM

ARTÍCULO 1º. CONTRATO DE MODELO WEBCAM. Entiéndese por contrato de "modelaje webcam" aquel en el cual una persona mayor de edad libre y voluntariamente, presta sus servicios de modelaje webcam a personas naturales o jurídicas dentro del país o de otros países a través de la internet con uso de micrófonos y cámaras de video, en un horario establecido, según unas directrices definidas por el empleador y/o mandante webcam, bien sea en forma directa o indirecta; actividad por la cual el empleador y/o mandante webcam recibe un ingreso y el modelo webcam percibe una remuneración por dicha labor.

PARÁGRAFO 1º. El contrato de trabajo de modelaje webcam siempre deberá constar por escrito, así como sus modificaciones y adiciones, quedando sujeto a las disposiciones establecidas en el Código Sustantivo de Trabajo y las demás normas que lo desarrollen o complementen.

PARÁGRAFO 2º. El contrato de modelo webcam por cuentas en participación siempre deberá constar por escrito y ser constituido mediante escritura pública, además de estar sujeto a las disposiciones del Código de Comercio y las demás normas que lo desarrollen o complementen.

PARÁGRAFO 3º. En caso de establecerse un contrato de mandato de modelaje webcam, este siempre deberá constar por escrito, ser constituido mediante escritura pública y ajustarse en sus formas a las disposiciones del Código Civil, así como las demás normas que lo desarrollen o complementen.

ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se entenderán las siguientes definiciones aplicables única y exclusivamente:

- **MODELO WEBCAM.** Se entiende como aquella persona mayor de edad que por medio de su cuerpo desarrolla una actividad personal, prestando sus servicios de "modelaje webcam" para entretenimiento de adultos, en virtud del contrato aquí definido.
- **EMPLEADOR Y/O MANDANTE DE MODELO WEBCAM.** Son las personas naturales o jurídicas, que realizan una actividad mercantil o comercial, recibiendo unos ingresos por los servicios de entretenimiento que realizan los modelos webcam, así como los exportadores y agentes retenedores por contratos de mandato de esta actividad según el artículo 73 de la Ley 2010 de 2019.
- **USUARIO O CLIENTE.** Es aquella persona mayor de edad, que hace uso de los servicios del modelo webcam habilitados en las plataformas ofrecidas por el empleador de este último.

ARTÍCULO 3º. DOTACIÓN, SALUBRIDAD Y LUGAR DE TRABAJO. El empleador y/o mandante webcam deberá establecer por escrito y garantizar las condiciones mínimas del lugar de trabajo, los estándares básicos de salubridad, bioseguridad y la dotación que entrega al modelo webcam de los implementos de internet, computadoras y demás complementos que se utilicen para este tipo de transmisión, de manera tal que se garantice la actividad y protección total de los derechos y dignidad del modelo webcam.

TÍTULO SEGUNDO

DE LA FEDERACIÓN DE COMERCIO ELECTRÓNICO PARA ADULTOS

ARTÍCULO 4º. FEDERACIÓN DE COMERCIO ELECTRÓNICO PARA ADULTOS. La Federación de Comercio Electrónico para Adultos de que trata el artículo 73 de la Ley 2010 de 2019 estará administrada y gobernada por las personas inscritas en el Registro Único Webcam que tengan la calidad de afiliados activos y seguirá las mismas normas de funcionamiento, dirección y control establecidas para las Cámaras de Comercio.

los criterios determinados en el artículo 107 del Estatuto Tributario y sin exceder los valores incluidos en la declaración de renta de la respectiva vigencia.
El Gobierno nacional reglamentará el mecanismo para realizar la mensualización de que trata el presente artículo.

PARÁGRAFO 1. Para efectos de la determinación del ingreso base de cotización de los trabajadores independientes por cuenta propia y para quienes celebren contratos diferentes de prestación de servicios personales que impliquen subcontratación y/o compra de insumos o expensas, la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales (UGPP) deberá, atendiendo a los datos estadísticos producidos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, por el Banco de la República, por la Superintendencia de Sociedades u otras entidades cuyas estadísticas fueren aplicables, determinar un esquema de presunción de costos.

No obstante lo anterior, los obligados podrán establecer costos diferentes de los definidos por el esquema de presunción de costos de la UGPP, siempre y cuando cuenten con los documentos que soporten los costos y deducciones, los cuales deben cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 107 del Estatuto Tributario y demás normas que regulen las exigencias para la validez de dichos documentos.

PARÁGRAFO 2o. La UGPP podrá aplicar el esquema de presunción previsto en el parágrafo anterior aplicable en la fecha en la que se ejecutó la actividad, a los procesos de fiscalización en curso y a los que se inicien respecto de cualquier vigencia fiscal y a los que, siendo procedente y sin requerir el consentimiento previo, estén o llegaren a estar en trámite de resolver a través de revocación directa y no dispongan de una situación jurídica consolidada por pago.

Los plazos que se encuentren cursando para resolver recursos o la revocatoria directa de actos administrativos proferidos por la UGPP en la materia, se ampliarán en el mismo término del inicialmente definido por la Ley.

PARÁGRAFO 3o: Para quienes coticen sobre menos de un (1) SMLMV, no se generarán de intereses de mora y demás cobros adicionales con cargo al aportante cuando no se paguen los aportes de manera oportuna o no se efectúe la novedad de retiro.
Cordialmente,

Artículo 4°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Representantes,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Representante a la cámara
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).

Bogotá D.C., Septiembre 28 de 2021

Doctor
RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
PRESIDENTE
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Bogotá

Asunto: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA".

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA".

1. TRÁMITE

El Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara, de autoría de los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro, Luis Fernando Cómez Betancurt y el Honorable Senador John Harold Suárez Vargas, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 11 de agosto de 2021.

El anterior proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 3ª de 1992.

Así pues, la Mesa Directiva de la célula legislativa, procedió a realizar la designación de los ponentes para primer debate correspondiendo la ponencia al Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros.

2. OBJETO

La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT. También, corrige las balencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país.

3. CONTENIDO

La presente iniciativa cuenta con seis (6) artículos incluyendo el de su vigencia.

El artículo primero (1º) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa, la cual consiste en actualizar y complementar la normativa que permita organizar y generar condiciones integrales, adecuadas y sostenibles en todo su propósito y funcionamiento que como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística – CEA.

En el artículo segundo (2º), se modifica el artículo 12º de la Ley 769 de 2002, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos Organismos de Apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de dos (2) años a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3º), se modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. En este, se precisa acerca de las capacitaciones a impartir por parte de los CEA dejando mayor claridad sobre sus condiciones. También, se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.

El artículo cuarto (4º), se modifica el artículo 15 de la Ley 769 de 2002, se establecen disposiciones en materia de constitución y funcionamiento de los Organismos de Apoyo, en donde se insiste que para constituirse como tal, debe previamente estar registrado en el RUNT. Este artículo, también enuncia un marco legal que exija el buen funcionamiento y operación de los CEA referente al registro, clasificación, instalaciones, vehículos, costos, reportes de información en línea, políticas de calidad, entre otros.

El artículo quinto (5º) es nuevo y crea los autorreguladores de los Organismos de Apoyo, por cada actividad. Como instrumento de autocontrol para garantizar la transparencia y el buen comportamiento de estos Organismos. También, estarán encargados de validar el cumplimiento de los requisitos para su habilitación y registro, además de efectuar al menos una visita al año a cada Organismo de Apoyo. Los autorreguladores serán constituidos entre todas las agremiaciones, las cuales tendrán que contribuir a su sostenimiento.

El artículo sexto (6º) enmarca la vigencia de la presente Ley.

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

4.1. PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

Actualmente, en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.

Desde la Ley 33 de 1986 hasta la Ley 769 de 2002, se estableció la existencia y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística en Colombia, fijando también las condiciones de operación en capacitación y expedición de los certificados de su competencia, siempre a partir de la reglamentación que sobre la materia efectúa el Ministerio de Transporte. Los CEA se pueden constituir como persona natural y jurídica.

Los CEA, en su mayoría, están constituidos como persona natural, razón por la cual su responsabilidad ante alguna sanción o multa recae en el patrimonio de la persona, situación que afecta gravemente lo personal a raíz de una actividad empresarial.

Además, el traspaso o transición de un CEA persona natural a persona jurídica no existe en la legislación actual, puesto que simplemente se tiene que liquidar, culminar y cerrar totalmente el primero, perdiendo toda la antigüedad y su acreditación o habilitación, para posteriormente arrancar de cero con la segunda figura. A esto se suma, que el promedio de tiempo en obtener el nuevo certificado de habilitación y la licencia de funcionamiento puede oscilar entre los 8 meses a 12 meses, periodo en el cual el aspirante al traspaso de figura no puede operar, situación que impide que cualquier actividad comercial sea sostenible.

Esta iniciativa propone organizar el funcionamiento integral de los CEA, ampliar su campo de acción, mediante el ajuste y la actualización de su marco legal, permitiendo un mayor control y autocontrol, y así, lograr que se continúe corrigiendo las fallencias que se presentan y se eviten malas prácticas en la operación de los CEA.

Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

4.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

Este resultado, se da luego de que la Superintendencia realizara en el periodo de tiempo mencionado cerca de 1000 visitas de inspección a los CEA, obligando a adelantar cerca de 439 investigaciones directas.

La Superintendencia insiste en que los altos niveles de accidentalidad están ligados a las malas prácticas desarrolladas por algunos CEA.¹

Los Centros de Enseñanza Automovilística por su parte, aducen que existen como mínimo tres (3) causales de fondo relacionadas con la seguridad vial que se deben conjurar si se quiere reducir las trágicas estadísticas:

1. La maya curricular que se imparte en Colombia es bastante precaria donde todavía se están formando "conductores mecánicos" como lo definió la Ley 33 de 1986 o el derogado Acuerdo 051 de 1993 haciendo enfoque en materias como mecánica básica y dejando de lado áreas técnicas importantes relacionadas con la seguridad vial y el estándar mínimo de competencia del conductor.
2. Los programas de formación son escasos en la cantidad de horas prácticas que se le dictan al aspirante a conductor y es oportuno que la Agencia Nacional de Seguridad Vial regule las modificaciones que se deben hacer en lo que respecta a la formación y evaluación de conductores.

¹ Semana <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20ense%C3%B1anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

(DITRA), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.³

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que haber implementado el SICOV ha permitido reducir considerablemente la falsedad e ilegalidad en estas operaciones. Sin embargo, es oportuno continuar estableciendo mecanismos que permitan mayor control sobre toda la operación de los CEA y su funcionalidad garantizando que se cumpla con todas las condiciones requeridas con el fin de formar a los mejores conductores y se reduzca los casos de accidentes y siniestros en las vías del país.

Visitas de inspección de la Superintendencia de Transporte a los CEA - (2016 a 2020)

AÑO	TOTAL
2016	360
2017	310
2018	1
2019	15
2020	1
Total General	687

Fuente: Superintendencia de Transporte

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020), la Superintendencia de Transporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la tabla anterior, y se destaca que a partir del año 2018, se disminuyeron dichas visitas a razón de la entrada en operación en diciembre de 2017 del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV para CEA, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

- ✓ El registro del pago de la capacitación y de la certificación del aspirante a conductor.
- ✓ La participación real y presencial de los aspirantes a conductores.
- ✓ Que los certificados se expidan desde la ubicación geográfica autorizada para cada centro.
- ✓ Que el certificado se expida una vez cursado y aprobado la totalidad del programa de capacitación.

En este sentido, a través de los homologados del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV- para Centros de Enseñanza Automovilística, en el año 2018 se realizaron un total de seiscientos setenta y cinco (675) "visitas documentales", en las cuales a través del sistema se verificaban, entre otros aspectos: i) permanencia de los requisitos de habilitación; ii) enrolamiento de instructores y aspirantes durante el proceso de capacitación; iii) cumplimiento de requisitos de los instructores y vehículos; y; iv) cumplimiento de rango de tarifas.

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como el impacto que deben generar. Por lo anterior, se propone en la presente Ley, la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo.

Por otro lado, no existe una reglamentación que fije los pasos y los requisitos para una transición de un CEA como persona natural hacia persona jurídica, que permita continuar con su operación mientras se surte dicho

³ Ministerio de Transporte <https://www.minttransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

3. Se requiere realizar exámenes teórico-prácticos que por mandato de la Ley 769 de 2002 deberían adelantar y aprobar previamente los futuros conductores asegurando un estándar mínimo de calidad.

Lo cierto es que antes de la pandemia del SARS-COVID, la Organización Mundial de la Salud declaró como PANDEMIA la cantidad de muertos causados en SINIESTROS VIALES y desde entonces había enfocado sus esfuerzos para reducir, a nivel mundial, las trágicas estadísticas que giran en torno a este flagelo.

Con base en la información reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la cantidad de personas fallecidas entre los años 2016 a 2020 es la que sigue a continuación:

Actor Vial	FALLECIDOS					Total por usuario
	2016	2017	2018	2019	2020(P)	
Usuario de moto	3.758	3.374	3.458	3.666	2.908	17.164
Peatón	1.857	1.790	1.765	1.747	1.128	8.267
Usuario de vehículo	921	868	920	906	624	4.239
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	433	2.046
Sin Información	222	297	262	62	343	1.186
Usuario otros	21	15	17	14	22	89
Total por año	7.158	6.719	6.850	6.826	5.458	33.011

Fuente: ANSV 2021
(P). Para 2020 la información es preliminar y sujeta a cambios cuando una vez el INMLCF genere una cifra definitiva

La tabla anterior, muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020p. A pesar de los esfuerzos de las autoridades y las campañas sobre seguridad vial que se adelantan en el país, los casos en siniestralidad vial y sus consecuencias en la vida e integridad de las personas no cesa y el panorama continúa siendo desalentador.

Volviendo a lo que se denomina "malas prácticas" cometidas por algunos CEA, predomina la corrupción en la expedición irregular de los certificados de cursos de conducción, certificando personas sin los conocimientos exigidos para conducir por las vías del país.

De acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, es muy usual encontrar en las visitas, por ejemplo: planillas de clase con fechas posteriores ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Superintendencia de Transporte en 2017, ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil.²

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional

² Semana <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20ense%C3%B1anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

cambio.

Actualizar la legislación mejorará el funcionamiento de los CEA, facilitará los trámites y permitirá su transición a persona jurídica sin interrumpir su operación, beneficiará a los 893 CEA que a 31 de marzo de 2021 existen en el país, de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, y de las cuales 512 corresponden a persona natural y 381 a persona jurídica.

5. MARCO NORMATIVO

5.1. Competencia del Congreso de la República

Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes" de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

Por su parte, el artículo 2 de la **Ley 3 de 1992** "Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones", consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Sexta, las siguientes:

"ARTÍCULO 2o. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber: (...)
Comisión Sexta.
Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura. (...)" (Negritas y subrayados fuera del texto original).

5.2. Normatividad vigente

Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el **Decreto-Ley 1344 de 1970**, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.

La **Ley 33 de 1986** que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempla la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;

"...Artículo 1º. El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:

1. Por escuelas de enseñanza automovilística.

2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos...

También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.

“...**Artículo 2º.** El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 12 Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas necesitan para su funcionamiento licencia del Instituto Nacional del Transporte, INTRA, otorgada a través de su Oficina Central y sus Direcciones Regionales, renovable cada cinco (5) años, para lo cual deben llenar los siguientes requisitos:

1. Solicitar autorización de funcionamiento ante las dependencias del INTRA con competencias en el lugar donde aspira a funcionar. La solicitud deberá indicar el nombre de la escuela, domicilio, el nombre del propietario y del Director de la escuela y especificar la clase de vehículos sobre los cuales versará la enseñanza.
2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.
3. Demostrar que cuenta con vehículos automotores de modelos no superiores a diez (10) años correspondientes a la enseñanza que se va a impartir y técnicamente adaptados.
4. Otorgar garantía bancaria, prendaria, hipotecaria o de seguros en cuantía menor de cien (100) salarios mínimos con el fin de garantizar la indemnización de los daños que se produzcan por causa o con ocasión de la enseñanza.
5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos, capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.
6. Demostrar que el Director ha sido capacitado como instructor de técnicas de conducción por el SENA. **Parágrafo.** Durante todo el tiempo de su funcionamiento la escuela de enseñanza automovilística deberá mantener vigente la cuantía de la póliza establecida en el numeral cuatro (4) y los demás requisitos señalados en este artículo...”

Y en sus artículos 3 y 4 enuncia funciones que el SENA y el INTRA deben determinar en materia de enseñanza, equipos y condiciones de los vehículos para otorgar la licencia de funcionamiento a los CEA, así como las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de la norma.

“...**Artículo 3º.** El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 13. El SENA determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos y demás requisitos pedagógicos que el INTRA exigirá a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento...”

Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 14 El INTRA controlará periódicamente el debido funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística. El incumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento será sancionado así:

1. La primera vez con amonestación escrita.
2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.
3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.
4. La cuarta vez, con la cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento. Las sanciones aquí estipuladas se impondrán sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.

La Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, enmarca la figura y naturaleza de los Centros de enseñanza para conductores y de los Centros de enseñanza para formación de instructores. Y en su Capítulo I en el Título II abarca todo lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística;

“...**ARTÍCULO 12. NATURALEZA.** Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.

ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público. El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes...”

La Ley 1397 de 2010, modificó la Ley 769 de 2002 respecto a las facultades de los titulares de las licencias de conducción de acuerdo a su categoría, también sobre las disposiciones del examen teórico y práctico, y sobre las sanciones al incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los CEA, entre otros.

“...**Artículo 1º.** El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 15. **Constitución y funcionamiento.** El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley...”

“...**Artículo 2º.** El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: **Artículo 18. Facultad del titular.** (...)

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a reafirmar una licencia de conducción...”

“...**Artículo 4º.** El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: **Artículo 154. Centros de enseñanza.** El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento

establecido en el presente Código...”

5.3. Comparativo con respecto a la legislación actual.

LEGISLACIÓN ACTUAL	ARTICULADO
Título	“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA.”
Nuevo	ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT.
ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.	ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así: “ ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores. Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional. PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, quedan autorizados por dos (2) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas. Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario

	anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio. PARÁGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación. PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario. PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario.”
ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados. Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.	ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así: “ ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación. La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas: 1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así; a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quinientos (15) y máximo treinta (30) alumnos contando con 1.5 m ² de área para

<p>Superintendencia de Puertos y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.</p>	<p>cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.”</p> <p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO.</p>	<p>Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.</p>	<p>Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:</p> <p>1. Registro, Clasificación y ascenso de los CEA. Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.</p> <table border="1" data-bbox="1073 659 1442 870"> <thead> <tr> <th>NIVEL</th> <th>MOTOS</th> <th>PASAJEROS</th> <th>CARGA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Hasta 125 cm3</td> <td>Hasta nueve</td> <td>Menor a tres (3) toneladas</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>De 126 hasta 250 cm3</td> <td>De diez (10) a veinticinco (25)</td> <td>Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>De más de 251 cm3</td> <td>Más de veinticinco (25) pasajeros</td> <td>Articulados o biarticulados</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td colspan="3">Instructores</td> </tr> </tbody> </table> <p>La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción.</p> <p>Para poder acceder a impartir cursos de recategorización deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.</p> <p>2. Instalaciones físicas. Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.</p>	NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA	I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas	II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas	III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) pasajeros	Articulados o biarticulados	IV	Instructores		
NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA																				
I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas																				
II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas																				
III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) pasajeros	Articulados o biarticulados																				
IV	Instructores																						
	<p>3. Vehículos. La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p>4. Costo del servicio a los usuarios. El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.</p> <p>5. Recaudo. La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la</p>		<p>tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.</p> <p>6. Área y tiempo de validez de los certificados. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.</p> <p>7. Reporte de información en línea y tiempo real. Los Organismos de Apoyo reportaran en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.</p> <p>Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.</p> <p>8. Responsabilidad. Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.</p> <p>En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su</p>																				

	<p>actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.</p> <p>Los representantes legales de los organismos de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.</p> <p>9. Oferta de Servicios: Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.</p> <p>10. Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo. Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.</p> <p>Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p>		<p>11. Gestión de calidad. El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los centros de apoyo logístico de evaluación con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la</p>
<p>Nuevo</p>	<p>relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agreda la ética.</p> <p>ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.</p> <p>Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia."</p> <p>Nuevo</p> <p>ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>6. COMENTARIOS RECIBIDOS</p> <p>La Confederación Colombiana de Municipios remitió observaciones al Proyecto de Ley. En primer lugar, consideran que la iniciativa es importante debido a que "los Centros de Enseñanza Automovilística son organismos de apoyo de especial importancia a las autoridades de tránsito, por cuanto su labor como establecimientos educativos que realizan la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores, es fundamental no solo en las labores de los Organismos de Tránsito, sino también en los resultados de los programas de seguridad vial. Por tanto, regular aspectos no contemplados actualmente en la ley, es trascendental para unificar condiciones y mejorar el servicio en favor del ciudadano".</p> <p>En segundo lugar, remiten un conjunto de observaciones que fueron estudiadas y acogidas para la presente ponencia con el propósito de enriquecer y robustecer su contenido.</p> <p>Finalmente, es importante resaltar que se solicitó comentarios al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Hacienda.</p> <p>7. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.</p> <p>Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar". A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>*Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así: (...)</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) <u>Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</u></p>	

- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normalidad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)" (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley, se debe tener en cuenta que el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Centros de Enseñanza Automovilística – CEA. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

8. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas" (subrayado y negrilla fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público." (Resaltado

fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa** (subrayado y negrilla fuera de texto):

"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**"

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda." (subrayado y negrilla fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

9. PLEGO DE MODIFICACIONES

Las modificaciones propuestas tienen como propósito enriquecer el articulado basados en los comentarios remitidos por la Federación Colombiana de Municipios. En el artículo 2°, se cambia el verbo porque se trata de una designación de funciones. Y, en el artículo 3°, parágrafo 1, se adicionan términos con el propósito de que sean tenidos en cuenta en la malla curricular de formación de los conductores tales como: señales de tránsito, normas de tránsito y conceptos básicos del proceso contravencional. Asimismo, se realizan ajustes con el propósito de mejorar la redacción y robustecer el articulado.

Texto del Proyecto de Ley original	Articulado propuesto para primer debate
ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT.	ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada, con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición <u>de</u> a persona <u>natural</u> a jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y <u>así como</u> cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo <u>a las Autoridades</u> de Tránsito – OAT.
ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código	ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código

Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:	Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:
"ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.	"ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública <u>delegada asignada</u> a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.
Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.	Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.
PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, quedan autorizados por dos (2) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.	PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, <u>transitoriamente</u> quedan autorizados por <u>dos (2) tres (3) años</u> para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.
Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.	Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. <u>Para poder acceder al presente mecanismo de transitoriedad y ajuste normativo los CEA que estén interesados en realizar las modificaciones enunciadas deberán informar al Ministerio de Transporte su intención y tipo de cambio o cambios que van a realizar.</u>

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.	El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.
PARAGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación.	PARAGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación y <u>que informó su interés de cambio al Ministerio.</u>
PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario.	PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario <u>si es persona natural.</u>
PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario."	PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario."
ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:	ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:
"ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.	"ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.
La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:	La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:
1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se	1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se

<p>capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30) alumnos contando con 1.5 m² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal e Introducción a Mecánica para las</p>	<p>capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30) cuarenta (40) alumnos contando con 1.5 m² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>a) Talleres prácticos de formación. Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario</p>
---	---

<p>licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela."</p> <p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquiera persona que pretenda constituirse o realizar actividades de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente</p>	<p>solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán sesenta por ciento (60%) de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela y cuarenta (40%) por ciento de la Superintendencia de Transporte."</p> <p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades de acuerdo con la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente</p>
---	---

<p>marco legal:</p> <p>1. Registro, Clasificación y ascenso de los CEA. Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NIVEL</th> <th>MOTOS</th> <th>PASAJEROS</th> <th>CARGA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Hasta 125 cm³</td> <td>Hasta nueve</td> <td>Menor a tres (3) toneladas</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>De 126 hasta 250 cm³</td> <td>De diez (10) a veinticinco (25)</td> <td>Más de tres (3) toneladas hasta hasta nueve (9) toneladas</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>De más de 251 cm³</td> <td>Más de veinticinco (25) pasajeros</td> <td>Artículos o biarticulados</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td colspan="3">Instructores</td> </tr> </tbody> </table> <p>La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción.</p> <p>Para poder acceder a impartir cursos de recategorización deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.</p> <p>1. Instalaciones físicas. Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser</p>	NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA	I	Hasta 125 cm ³	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas	II	De 126 hasta 250 cm ³	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta hasta nueve (9) toneladas	III	De más de 251 cm ³	Más de veinticinco (25) pasajeros	Artículos o biarticulados	IV	Instructores			<p>marco legal:</p> <p>1. Registro, Clasificación y ascenso de los CEA. Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NIVEL</th> <th>MOTOS</th> <th>PASAJEROS</th> <th>CARGA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Hasta 125 cm³</td> <td>Hasta nueve (9) para servicio particular</td> <td>Menor a tres (3) toneladas</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>De 126 hasta 250 cm³</td> <td>De diez (10) a veinticinco (25) dieciocho (18) para servicio particular y público</td> <td>Más de tres (3) toneladas hasta hasta nueve (9) toneladas</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>De más de 251 cm³</td> <td>Más de veinticinco (25) dieciocho (18) pasajeros para servicio particular y público</td> <td>Artículos o biarticulados</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td colspan="3">Instructores</td> </tr> </tbody> </table> <p>La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción en servicio particular solamente.</p> <p>Para poder acceder a impartir cursos de recategorización los Centros de Enseñanza Automovilística deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.</p>	NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA	I	Hasta 125 cm ³	Hasta nueve (9) para servicio particular	Menor a tres (3) toneladas	II	De 126 hasta 250 cm ³	De diez (10) a veinticinco (25) dieciocho (18) para servicio particular y público	Más de tres (3) toneladas hasta hasta nueve (9) toneladas	III	De más de 251 cm ³	Más de veinticinco (25) dieciocho (18) pasajeros para servicio particular y público	Artículos o biarticulados	IV	Instructores		
NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA																																						
I	Hasta 125 cm ³	Hasta nueve	Menor a tres (3) toneladas																																						
II	De 126 hasta 250 cm ³	De diez (10) a veinticinco (25)	Más de tres (3) toneladas hasta hasta nueve (9) toneladas																																						
III	De más de 251 cm ³	Más de veinticinco (25) pasajeros	Artículos o biarticulados																																						
IV	Instructores																																								
NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA																																						
I	Hasta 125 cm ³	Hasta nueve (9) para servicio particular	Menor a tres (3) toneladas																																						
II	De 126 hasta 250 cm ³	De diez (10) a veinticinco (25) dieciocho (18) para servicio particular y público	Más de tres (3) toneladas hasta hasta nueve (9) toneladas																																						
III	De más de 251 cm ³	Más de veinticinco (25) dieciocho (18) pasajeros para servicio particular y público	Artículos o biarticulados																																						
IV	Instructores																																								

<p>concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.</p> <p>2. Vehículos. La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p>3. Costo del servicio a los usuarios. El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada</p>	<p>1. Instalaciones físicas. Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario de leasing, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.</p> <p>Se exige a los Centros de Enseñanza Automovilística y los Centros de Reconocimiento de Conductores de la obligación de contar con doble escalera en aquellos lotes cuya área sea inferior a quinientos (500) metros cuadrados y el acceso a la escalera única protegida se ubique estratégicamente a diez (10) metros o menos desde cualquier parte del piso; también serán válidas para desarrollar las enunciadas actividades de apoyo las Licencias de Construcción otorgadas a inmuebles como Lugares de Reunión Cultural. Las Curadurías deberán tener en cuenta esta condición al momento de expedir las licencias de construcción que adelanten los referidos Centros.</p> <p>Para los Centros de Enseñanza Automovilística que al momento de la promulgación de la presente ley se encuentran Habilitados o con Registro ante el RUNT se les autoriza un plazo de diez (10) años, prorrogable por el Ministerio por otro igual, para acreditar la propiedad o contrato leasing de las instalaciones físicas donde el Centro desarrollará su objeto social.</p> <p>2. Vehículos. La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación; donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre y NIT de la persona jurídica del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De</p>
---	---

<p>actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.</p> <p>4. Recaudo. La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.</p> <p>5. Área y tiempo de validez de los certificados. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley,</p>	<p>igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p>3. Costo del servicio a los usuarios. El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.</p> <p>4. Recaudo. La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier</p>	<p>regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.</p> <p>6. Reporte de información en línea y tiempo real. Los Organismos de Apoyo reportarán en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.</p> <p>Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.</p> <p>7. Responsabilidad. Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.</p> <p>En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.</p> <p>Los representantes legales de los organismos de apoyo responderán</p>	<p>otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.</p> <p>5. Área y tiempo de validez de los certificados. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados. Estos documentos tendrán vigencia de un año para adelantar el trámite ante los Organismos de Tránsito.</p> <p>6. Reporte de información en línea y tiempo real. Los Organismos de Apoyo reportarán en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.</p> <p>Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.</p> <p>7. Responsabilidad. Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.</p> <p>En virtud de lo previsto en el presente numeral,</p>
<p>personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.</p> <p>8. Oferta de Servicios: Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.</p> <p>9. Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo. Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.</p> <p>Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos</p>	<p>los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.</p> <p>Los representantes legales de los organismos o el personal autorizado mediante usuario y contraseña para interactuar para con el Sistema de Control y Vigilancia o Registro Único Nacional de Tránsito de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.</p> <p>8. Oferta de Servicios: Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.</p> <p>9. Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo. Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.</p>	<p>instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p> <p>10. Gestión de calidad. El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los centros de apoyo logístico de evaluación con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán</p>	<p>Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p> <p>10. Gestión de calidad. El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos o matriculados ante los Organismos de Tránsito el mismo año de la solicitud de vinculación a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen</p>

<p>exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agrede la ética.</p> <p>ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que</p>	<p>por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agrede la ética.</p> <p>ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas <u>una</u> por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p><u>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que</u></p>	<p>10. PROPOSICIÓN</p> <p>En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar debate al Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara – Valle del Cauca Ponente</p>	<p>conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.</p> <p>Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia."</p> <p>PARÁGRAFO 1. Se conceden facultades especiales al Ministerio de Transporte para que, en un término máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, expida un Decreto con fuerza de ley, donde se determine como será la conformación, medio de financiamiento, funcionamiento y el procedimiento que adelantarán estos Autorreguladores con apego y garantía de los derechos fundamentales y procedimientos que consagra la ley.</p> <p>El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo, a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender <u>preventivamente</u> en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia <u>quien definirá, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles, si encuentra méritos para iniciar investigación y, en acto administrativo motivado, definirá si mantiene o revoca la suspensión preventiva de acuerdo a lo que evidencia en la</u></p> <p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 221 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA"</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada, con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición de persona natural a jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación así como cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito – OAT.</p> <p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública asignada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.</p> <p>Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. Para poder acceder al presente mecanismo de transitoriedad y ajuste normativo los CEA que estén interesados en realizar las modificaciones enunciadas deberán informar al Ministerio de Transporte su intención y tipo de cambio o cambios que van a realizar.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.</p> <p>PARAGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del</p>
---	---	---	--

Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación y que informó su interés de cambio al Ministerio.

PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario si es persona natural.

PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario."

ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

"ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;

a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo cuarenta (40) alumnos contando con 1.5 m² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.

b) **Capacitación por medios tecnológicos.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

2.- **Capacitación Práctica.** Se dividirá en dos áreas;

a) **Talleres prácticos de formación.** Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.

b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.

requisitos.

1. **Instalaciones físicas.** Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario de leasing, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.

Se exige a los Centros de Enseñanza Automovilística y los Centros de Reconocimiento de Conductores de la obligación de contar con doble escalera en aquellos lotes cuya área sea inferior a quinientos (500) metros cuadrados y el acceso a la escalera única protegida se ubique estratégicamente a diez (10) metros o menos desde cualquier parte del piso; también serán válidas para desarrollar las enunciadas actividades de apoyo las Licencias de Construcción otorgadas a inmuebles como Lugares de Reunión Cultural. Las Curadurías deberán tener en cuenta esta condición al momento de expedir las licencias de construcción que adelanten los referidos Centros.

Para los Centros de Enseñanza Automovilística que al momento de la promulgación de la presente ley se encuentran Habilitados o con Registro ante el RUNT se les autoriza un plazo de diez (10) años, prorrogable por el Ministerio por otro igual, para acreditar la propiedad o contrato leasing de las instalaciones físicas donde el Centro desarrollará su objeto social.

2. **Vehículos.** La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación; estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre y NIT de la persona jurídica del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.

3. **Costo del servicio a los usuarios.** El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.

Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.

4. **Recaudo.** La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.

PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán sesenta por ciento (60%) de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela y cuarenta (40%) por ciento de la Superintendencia de Transporte."

ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

"ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.

El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:

1. **Registro, Clasificación y ascenso de los CEA.** Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.

NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA
I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve (9) para servicio particular	Menor a tres (3) toneladas
II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a dieciocho (18) para servicio particular y público	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas
III	De más de 251 cm3	Más de dieciocho (18) pasajeros para servicio particular y público	Articulados o biarticulados
IV		Instructores	

La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción en servicio particular solamente.

Para poder acceder a impartir cursos de recategorización los Centros de Enseñanza Automovilística deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten

recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dávivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.

5. **Área y tiempo de validez de los certificados.** Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se lo habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados. Estos documentos tendrán vigencia de un año para adelantar el trámite ante los Organismos de Tránsito.

6. **Reporte de información en línea y tiempo real.** Los Organismos de Apoyo reportaran en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.

Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.

7. **Responsabilidad.** Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.

En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.

Los representantes legales de los organismos o el personal autorizado mediante usuario y contraseña para interactuar para con el Sistema de Control y Vigilancia o Registro Único Nacional de Tránsito responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.

8. **Oferta de Servicios:** Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.

9. **Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo.** Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal

con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.

Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

10. **Gestión de calidad.** El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.

PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.

PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.

PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos o matriculados ante los Organismos de Tránsito el mismo año de la solicitud de vinculación a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.

PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.

PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agrada la ética.

ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas una por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita

anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.

PARÁGRAFO 1. Se conceden facultades especiales al Ministerio de Transporte para que, en un término máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, expida un Decreto con fuerza de ley, donde se determine como será la conformación, medio de financiamiento, funcionamiento y el procedimiento que adelantarán estos Autorreguladores con apego y garantía de los derechos fundamentales y procedimientos que consagra la ley.

El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo, a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo.

PARÁGRAFO 2. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender preventivamente en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia quien definirá, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles, si encuentra méritos para iniciar investigación y, en acto administrativo motivado, definirá si mantiene o revoca la suspensión preventiva de acuerdo a lo que evidencia en la documentación aportada por el Autorregulador.

PARÁGRAFO 3. En todo caso, los Autorreguladores de los Organismos de Apoyo no tendrán función disciplinaria, su función consiste en coadyuvar de manera preventiva la labor de la Superintendencia de Transporte.*

ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara – Valle del Cauca
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 29 de septiembre de 2021

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA."**

Dicha ponencia fue firmada por el **Honorable Representante MILTON HUGO ANGULO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 576 / del 29 de septiembre de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 224 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se establecen lineamientos para la continuidad del talento humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel.

PONENCIA PRIMER DEBATE
Proyecto de Ley No.224 de 2021 Cámara

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley fue radicado el 11 de agosto de 2021, por los Honorables Representantes Jhon Arley Murillo Benitez, Carlos Julio Bonilla Soto, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Faber Alberto Muñoz Cerón, Henry Fernando Correal Herrera, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Eloy Chichi Quintero Romero, Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Felipe Andrés Muñoz Delgado, Anatolio Hernández Lozano, María Cristina Soto de Gómez, José Luis Correa López, Jairo Reinaldo Cala Suárez, Jairo Humberto Cristo Correa y Omar de Jesús Restrepo Correa; siendo publicado en la Gaceta No. 1082 de 2021.

Posteriormente, fue remitido a la Honorable Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, donde la Mesa Directiva procedió a designarnos como ponentes a los Representantes: Jhon Arley Murillo Benitez y Jorge Alberto Gómez Gallego.

II. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa legislativa busca establecer los lineamientos para que el talento humano de los programas de atención integral a la primera infancia, en todas sus modalidades y que se financien con recursos públicos de cualquier nivel, permanezca vinculado y así garantizar la prestación de un servicio con calidad, pertinente e integral a las niñas y a los niños beneficiarios de dichas modalidades.

El texto radicado está integrado por seis (6) artículos:

- Artículo 1** – Objeto
- Artículo 2** – Cambio de la EAS
- Artículo 3** – Evaluaciones periódicas de desempeño
- Artículo 4** – Exclusión del derecho preferente
- Artículo 5** – Evaluaciones de desempeño
- Artículo 6** – Vigencia

III. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

La primera infancia es considerada una etapa crucial en el desarrollo vital del ser humano, pues en ella se asientan todos los cimientos para los aprendizajes posteriores, dado que el crecimiento y desarrollo cerebral, resultantes de la sinergia entre un código genético y las experiencias de interacción con el ambiente, las cuales determinarán un incomparable aprendizaje y el desarrollo de habilidades sociales, emocionales, cognitivas sensorio-perceptivas y motoras que serán de base de toda una vida¹.

¹ OEA- Organización de los Estados Americanos. Primera Infancia: Una Mirada desde la Neuroeducación. 2010. CEREBRUM.

ANEXO NO. 4



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1921

Bogotá, D. C., martes, 28 de diciembre de 2021

EDICIÓN DE 47 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., diciembre 28 de 2021

Doctor

RODRIGO ARTURO ROJAS LARA

PRESIDENTE

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."**

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara *"Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones."*

1. TRÁMITE

El Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara, de autoría de los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro, Luis Fernando Gómez Betancurt y el Honorable Senador John Harold Suárez Vargas, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 11 de agosto de 2021.

El anterior proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 3ª de 1992. Posteriormente la Mesa Directiva de la célula legislativa, procedió a realizar la designación de los ponentes para primer debate correspondiendo la ponencia al Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros.

La ponencia para primer debate del presente proyecto de Ley se publicó el día 30 de septiembre de 2021, en la Gaceta No 1349 de 2021.

Esta iniciativa fue debatida y aprobada el día 14 de diciembre de 2021 en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Durante el debate en la Comisión Sexta fue puesto a consideración de la Comisión una proposición de archivo radicada por los Representantes María José Pizarro, León Fredy Muñoz y Wilmer Leal; en la que se argumentaba que la iniciativa no era conveniente por las razones expuestas por parte del Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y algunos representantes del sector. Dicha proposición fue negada mediante votación en la Comisión Sexta.

El ponente explicó el objeto, el sentido y la conveniencia de la iniciativa, manifestando que se han escuchado, analizado y tenido en cuenta los conceptos emitidos por parte del Gobierno Nacional y los comentarios y recomendaciones del sector.

Se llevó a cabo una mesa técnica virtual con el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, la

Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, en donde cada entidad expuso sus consideraciones con respecto a esta iniciativa legislativa. Observaciones que en su gran mayoría fueron subsanadas y tenidas en cuenta mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.

Por su parte, el Ministerio de Hacienda emitió un concepto técnico en donde considera que lo establecido en el artículo 4 y un párrafo del artículo 3 de la ponencia para primer debate, generaba impacto fiscal. Lo anterior fue tenido en cuenta y ajustado mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.

De igual manera se realizó una reunión virtual de carácter técnico el día 29 de noviembre de 2021 en donde se invitó al gremio y a las asociaciones del sector de los CEA de todo el país, allí se generó el espacio para escuchar las opiniones que sobre esta iniciativa tiene el sector. También asistieron los Representantes León Fredy Muñoz y Luis Fernando Gómez, y se conectaron asesores de los Representantes Aquileo Medina, Mónica Raigoza y Wilmer Leal.

A continuación, se anexa las notas de la reunión técnica llevada a cabo el día 29 de noviembre de 2021;

“NOTAS MESA TÉCNICA VIRTUAL – CEA – 29 DE NOV – 8 AM – 10 AM

Asociaciones asistentes del sector:

- Dr. Alex Sanabria, Presidente de Fenalcea.
- Dr. Jaime Salazar, Presidente Fecolcrc.
- Dr. Alejandro Mayor, Presidente Conalcea.
- Dr. German Vargas, Confederación de los Centros de Enseñanza.
- Dr. Horacio Arciniegas, Presidente de Aseanar.
- Dr. Fabio Nelson Giraldo, Asociación ASCEANTIOQUIA.
- Dra. Bibiana Vacca, Asociación de CEA de Santander.
- Dra. Yaneth Rodríguez, Presidente ACEGOV.
- Dr. Oscar Alonso Ordúz Rivera, Junta directiva de ASEAS.
- Dra. Elsa María Nieto de Velasco, Presidente de FECOLCEA.
- Dr. Gustavo Adolfo Pinilla Cogollo, Escuela Vial de Conducción.
- Dr. Leonardo Luengas, Asesor ante el Congreso de FENALCO.

Además de la asistencia por parte del HR. Milton Angulo, se conectaron a esta mesa los HRS. León Fredy Muñoz y Luis Fernando Gómez, y los asesores de los HRS. Mónica Raigoza, Aquileo Medina y Wilmer Leal.

Intervenciones del sector.

Dr. Jaime Salazar – Fecolcrc: de acuerdo con la iniciativa, y sugiere de manera respetuosa se mantenga el artículo 4 de la ponencia (nivelación y categorización de los CEA).

Dr. Alejandro Mayor – Conalcea: manifiesta que lleva más de 2 años en su proceso de transición de PN a PJ, con toda clase de obstáculos, considera que la iniciativa es pertinente. Sugerencias: que no se pierda el establecimiento docente de los CEA, seguir siendo exentos de IVA como establecimientos docentes.

Dr. German Vargas – Confederación de los Centros de Enseñanza: apoya la iniciativa y manifiesta que se debe trabajar por mejorar los indicadores en seguridad vial de manera integrada por parte de todos los gremios del país.

Dr. Horacio Arciniegas – Presidente de ASEANAR: apoya la iniciativa, hay que defender la función de los CEA, algunos no hacen la tarea, pero la mayoría están dispuestos al cambio para mejorar.

Está de acuerdo con la transición de PN a PJ, y manifiesta que no es justo que exista la posibilidad de perder el patrimonio económico, es lamentable que en las vías de Colombia se presenten tantas muertes por fallas humanas al conducir.

Dr. Fabio Nelson Giraldo – Asociación ASCEANTIOQUIA: se espera que se pueda conservar el artículo 4 de la ponencia (nivelación y categorización de los CEA). Apoya la iniciativa.

Dra. Bibiana Vacca – Asociación de Escuelas de Automovilismo de Santander: se debe legislar para blindar la actividad frente a la ilegalidad.

Los niveles de recategorización deben ser congruentes con la experiencia.

Los reportes de información deben ser en línea y en tiempo real con las entidades de control, está de acuerdo con la capacitación por medios tecnológicos para mayor universo de usuarios por tiempo y sus actividades laborales, se debe combatir la ilegalidad.

Dra. Yaneth Rodríguez, Presidente – ACEGOV: apoya la iniciativa porque contiene beneficios y bondades. Esta asociación representa al gremio en Boyacá, Casanare y Santander.

La ilegalidad afecta y amenaza al sector, y hay que luchar para erradicar las malas prácticas.

Dr. Alex Sanabria, FENALCEA: apoya la iniciativa, hay que garantizar que la constitución de CEA se haga bajo la legalidad.

Se sugiere que se retome el artículo 4 de la ponencia porque es una manera de blindar las escuelas y que no surjan de manera desmesurada, lo anterior afecta la calidad de la enseñanza.

Que se congele la apertura de nuevas escuelas mientras se definen las reglas.

Dr. Oscar Alonso Ordúz Rivera, Junta directiva de ASEAS: apoya la iniciativa, está de acuerdo con la transición de PN a PJ, se sugiere conservar los derechos de los vehículos públicos.

Dr. Jaime Salazar – Fecolcrc: esperamos y confiamos que comisión sexta escuche y permita impulsar esta iniciativa.

Se sugiere que los CEA se constituyan para satisfacer la demanda del mercado, para lo cual se propone un artículo en el que se establezca la realización de un estudio técnico para establecer cupos en cada ciudad.

El gremio siente temor que el gobierno desarrolle una estrategia donde se pase el examen sin formación, y se considera que la capacitación sea impartida por los CEA EXCLUSIVAMENTE.

HR. León Fredy Muñoz: la intención es que todo salga bien y esta iniciativa brinde garantías a todo el sector.

Se han enviado peticiones al gobierno y toca esperar los conceptos del Ministerio. El HR. León Fredy fue uno de los que solicitó esta reunión para escuchar al sector. La transición de PN a PJ en donde se cierren los centros, es inaceptable.

HR. Luis Fernando Gómez: con esta iniciativa gana el país y ganan los usuarios.

Estamos dispuestos a escuchar para construir un proyecto de Ley que les sirva a los colombianos.

Dr. Juan Camilo Álzate Zapata, UTL HR. Mónica Raigoza: de acuerdo con la iniciativa, y apoya la eliminación del art 4 (nivelación y categorización de los CEA).

Dra. Elsa María Nieto de Velasco, Presidente de FECOLCEA: apoya la iniciativa, tener en cuenta a los CEA como centros docentes.

Dr. Gustavo Adolfo Pinilla Cogollo, Escuela Vial de Conducción: que se estructure un sistema donde los CEA sean el núcleo central, hay elementos paralelos sueltos, que deberían ser tenido en cuenta.

Sobre los CALE, casi 20 años en la ley en la evaluación teórico práctico, sigue siendo letra muerta, no ha existido el primer examen teórico práctico, como un complemento, determinar el modus operandi, darle luces a Mintransporte al respecto.

HR. MHAV: agradece a los asistentes por sus aportes, observaciones y comentarios.

Reconoce el esfuerzo de los congresistas para escuchar todos los aportes con el propósito de que la iniciativa salga generando el impacto necesario.

Solicitó que hicieran llegar las observaciones por escrito.

El propósito es que este año se pueda surtir el primer debate y el próximo año continuar con el trámite legislativo.

RESUMEN COMENTARIOS DEL SECTOR ALLEGADOS POR ESCRITO

ACEDAN, la Asociación Nacional de Centros de Apoyo al Tránsito, gremio que representa a los CDA – CEA – CRC y CIA del país

Artículos 3; numeral 1b; sobre la **capacitación por medios tecnológicos:** sugieren que las capacitaciones deben ser solo de manera presencial. Razones:

- La conectividad por medio de internet es deficiente o nula en muchas regiones de Colombia.
- Los controles de asistencia y permanencia en la capacitación no estarían dentro de la confiabilidad y seguridad del aspirante en la transmisión de la capacitación.
- Nuestro universo de usuarios es heterogéneo con respecto a la formación académica, por lo que la virtualidad es una herramienta discriminatoria para las personas que no están familiarizadas con medios tecnológicos.
- Los CEA que operan hoy con registro y habilitación, tienen inversiones en estructuras locativas que garantizan la capacitación presencial con mejores resultados de aprendizaje.
- La corrupción y la ilegalidad crecería en forma exponencial, con prácticas de posibles suplantaciones de identidad.
- La conducción está considerada como una actividad especial y peligrosa, y es por eso por lo que el Ministerio de Educación y Transporte, ni en época de pandemia la consideró para hacerla en los CEA.

Artículo 4 y 5; sugieren su retiro (nivelación y categorización de los CEA).

CEACOL – CONALCEA – CONFEOG – ACEABOCS – ACEANAR – ASCEANTIOQUIA – ASEAS

Artículo 1. Acorde con lo expuesto en la proposición.

Artículo 2. A partir de la promulgación de la Ley, los CEA serán solo personas jurídicas, de naturaleza pública, privada o mixta.

- Los que sean PN podrán seguirlo siendo.
- 3 años para realizar la transición PN a PJ voluntariamente. Quien en esos 3 años no realice la transición, seguirán como PN y posteriormente no se podrán cambiar de personería.

Artículo 3. Capacitaciones. Unas asociaciones están de acuerdo con las capacitaciones por medios tecnológicos y otras no (solo CEACOL y ACEDAN).

Artículo 4. Están de acuerdo con que se mantenga el registro, clasificación y ascenso de los CEA planteada en la ponencia (de acuerdo al cilindraje de los vehículos y motos).

- De acuerdo en que las instalaciones físicas de los CEA pueden ser de propiedad o en arriendo.
- Sugiere eliminar unos parágrafos (2: pago cursos por cuotas, 4: infracciones para operar con vehículos no autorizados, 5: 80% mínimo para contratar con el gobierno nacional).

Artículo 5. Sugieren eliminarlo. Autorreguladores.

2. OBJETO

La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT. También permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país. Se modifican algunos artículos de las Leyes 769 de 2002 y 2161 de 2021.

3. CONTENIDO

La presente iniciativa en su trámite en primer debate, quedó conformada por ocho (8) artículos incluyendo su vigencia.

El artículo primero (1°) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa, modifica algunos artículos de las Leyes 769 de 2002 y 2161 de 2021, establece algunas condiciones adecuadas y sostenibles para el buen funcionamiento que como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística – CEA.

En el artículo segundo (2°), se modifica el artículo 12° de la Ley 769 de 2002. Los CEA siguen conservando su naturaleza, y se sugiere la ampliación de sus programas de formación (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos Organismos de Apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de tres (3) años a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3°), se modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. En este, se precisa acerca de las

capacitaciones a impartir por parte de los CEA dejando mayor claridad sobre sus condiciones. También, se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.

El artículo cuarto (4°) modifica el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, estableciendo un régimen escalonado en la exigencia de la renovación de las licencias de conducción con el fin de generar la menor afectación a los conductores.

El artículo quinto (5°) establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte de Mintransporte que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.

El artículo sexto (6°) modifica el artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, y establece que el Adres adopte herramientas tecnológicas para verificar la debida utilización de los recursos del Soat.

El artículo séptimo (7°) modifica el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, y establece la implementación de Cepas para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.

El artículo octavo (8°), es la vigencia.

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

4.1. PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

Actualmente, en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.

Desde la Ley 33 de 1986 hasta la Ley 769 de 2002, se estableció la existencia y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística en Colombia, fijando también las condiciones de operación en capacitación y expedición de los certificados de su competencia, siempre a partir de la reglamentación que sobre la materia efectúa el Ministerio de Transporte. Los CEA se pueden constituir como persona natural y jurídica.

Los CEA, en su mayoría, están constituidos como persona natural, razón por la cual su responsabilidad ante alguna sanción o multa recae en el patrimonio de la persona, situación que afecta gravemente lo personal a raíz de una actividad empresarial.

Además, el traspaso o transición de un CEA persona natural a persona jurídica no existe en la legislación actual, puesto que simplemente se tiene que liquidar, culminar y cerrar totalmente el primero, perdiendo toda la antigüedad y su acreditación o habilitación, para posteriormente arrancar de cero con la segunda figura. A esto se suma, que el promedio de tiempo en obtener el nuevo certificado de habilitación y la licencia de funcionamiento puede oscilar entre los 8 meses a 12 meses, periodo en el cual el aspirante al traspaso de figura no puede operar, situación que impide que cualquier actividad comercial sea sostenible.

Esta iniciativa propone organizar el funcionamiento integral de los CEA, ampliar su campo de acción, mediante el ajuste y la actualización de su marco legal, permitiendo un mayor control y autocontrol, y así, lograr que se continúe corrigiendo las falencias que se presentan y se eviten malas prácticas en la operación de los CEA.

Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera

automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

4.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

Este resultado, se da luego de que la Superintendencia realizara en el periodo de tiempo mencionado cerca de 1000 visitas de inspección a los CEA, obligando a adelantar cerca de 439 investigaciones directas.

La Superintendencia insiste en que los altos niveles de accidentalidad están ligados a las malas prácticas desarrolladas por algunos CEA.¹

Los Centros de Enseñanza Automovilística por su parte, aducen que existen como mínimo tres (3) causales de fondo relacionadas con la seguridad vial que se deben conjurar si se quiere reducir las trágicas estadísticas:

1. La maya curricular que se imparte en Colombia es bastante precaria donde todavía se están formando “conductores mecánicos” como lo definió la Ley 33 de 1986 o el derogado Acuerdo 051 de 1993 haciendo enfoque en materias como mecánica básica y dejando de lado áreas técnicas importantes relacionadas con la seguridad vial y el estándar mínimo de competencia del conductor.
2. Los programas de formación son escasos en la cantidad de horas prácticas que se le dictan al aspirante a conductor y es oportuno que la Agencia Nacional de Seguridad Vial regule las modificaciones que se deben hacer en lo que respecta a la formación y evaluación de conductores.
3. Se requiere realizar exámenes teórico-prácticos que por mandato de la Ley 769 de 2002 deberían adelantar y aprobar previamente los futuros conductores asegurando un estándar mínimo de calidad.

Lo cierto es que antes de la pandemia del SARS-COVID, la Organización Mundial de la Salud declaró como PANDEMIA la cantidad de muertos causados en SINIESTROS VIALES y desde entonces había enfocado sus esfuerzos para reducir, a nivel mundial, las trágicas estadísticas que giran en torno a este flagelo.

Con base en la información reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la cantidad de personas fallecidas entre los años 2016 a 2020 es la que sigue a continuación:

Actor Vial	FALLECIDOS					Total por usuario
	2016	2017	2018	2019	2020(P)	
Usuario de moto	3.758	3.374	3.458	3.666	2.908	17.164
Peatón	1.857	1.790	1.765	1.747	1.128	8.287
Usuario de vehículo	921	868	920	906	624	4.239
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	433	2.046
Sin Información	222	297	262	62	343	1.186
Usuario otros	21	15	17	14	22	89
Total por año	7.158	6.719	6.850	6.826	5.458	33.011

Fuente: ANSV 2021.

(P): Para 2020 la información es preliminar y sujeta a cambios cuando una vez el INMLCF genere una cifra definitiva

¹ Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%B1anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

La tabla anterior, muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020p. A pesar de los esfuerzos de las autoridades y las campañas sobre seguridad vial que se adelantan en el país, los casos en siniestralidad vial y sus consecuencias en la vida e integridad de las personas no cesa y el panorama continúa siendo desalentador.

Volviendo a lo que se denomina “malas prácticas” cometidas por algunos CEA, predomina la corrupción en la expedición irregular de los certificados de cursos de conducción, certificando personas sin los conocimientos exigidos para conducir por las vías del país.

De acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, es muy usual encontrar en las visitas, por ejemplo: planillas de clase con fechas posteriores ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Superintendencia de Transporte en 2017, ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil.²

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.³

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que haber implementado el SICOV ha permitido reducir considerablemente la falsedad e ilegalidad en estas operaciones. Sin embargo, es oportuno continuar estableciendo mecanismos que permitan mayor control sobre toda la operación de los CEA y su funcionalidad garantizando que se cumpla con todas las condiciones requeridas con el fin de formar a los mejores conductores y se reduzca los casos de accidentes y siniestros en las vías del país.

Visitas de inspección de la Superintendencia de Transporte a los CEA - (2016 a 2020)

AÑO	TOTAL
2016	360
2017	310
2018	1
2019	15
2020	1
Total General	687

Fuente: Superintendencia de Transporte

² Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%B1anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

³ Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020), la Superintendencia de Transporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la tabla anterior, y se destaca que a partir del año 2018, se disminuyeron dichas visitas a razón de la entrada en operación en diciembre de 2017 del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV para CEA, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

- ✓ El registro del pago de la capacitación y de la certificación del aspirante a conductor.
- ✓ La participación real y presencial de los aspirantes a conductores.
- ✓ Que los certificados se expidan desde la ubicación geográfica autorizada para cada centro.
- ✓ Que el certificado se expida una vez cursado y aprobado la totalidad del programa de capacitación.

En este sentido, a través de los homologados del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV- para Centros de Enseñanza Automovilística, en el año 2018 se realizaron un total de seiscientos setenta y cinco (675) “visitas documentales”, en las cuales a través del sistema se verificaban, entre otros aspectos: i) permanencia de los requisitos de habilitación; ii) enrolamiento de instructores y aspirantes durante el proceso de capacitación; iii) cumplimiento de requisitos de los instructores y vehículos, y; iv) cumplimiento de rango de tarifas.

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como el impacto que deben generar. Por lo anterior, se propone en la presente Ley, la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo.

Por otro lado, no existe una reglamentación que fije los pasos y los requisitos para una transición de un CEA como persona natural hacia persona jurídica, que permita continuar con su operación mientras se surte dicho cambio.

Actualizar la legislación mejorará el funcionamiento de los CEA, facilitará los trámites y permitirá su transición a persona jurídica sin interrumpir su operación, beneficiará a los 893 CEA que a 31 de marzo de 2021 existen en el país, de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, y de las cuales 512 corresponden a persona natural y 381 a persona jurídica.

5. MARCO NORMATIVO

5.1. Competencia del Congreso de la República

Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1.991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1.992 “Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes” de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

Por su parte, el artículo 2 de la **Ley 3 de 1992** “Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones”, consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Sexta, las siguientes:

“ARTÍCULO 2o. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.”

*Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:
(...)*

Comisión Sexta.

*Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y **transporte**; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura.
(...)"* (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

5.2. Normatividad vigente

Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el **Decreto-Ley 1344 de 1970**, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.

La **Ley 33 de 1986** que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempla la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;

"...Artículo 1°. El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:

- 1. Por escuelas de enseñanza automovilística.*
- 2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos..."*

También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.

"...Artículo 2°. El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 12 Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas necesitan para su funcionamiento licencia del Instituto Nacional del Transporte, INTRA, otorgada a través de su Oficina Central y sus Direcciones Regionales, renovable cada cinco (5) años, para lo cual deben llenar los siguientes requisitos:

- 1. Solicitar autorización de funcionamiento ante las dependencias del INTRA con competencias en el lugar donde aspira a funcionar. La solicitud deberá indicar el nombre de la escuela, domicilio, el nombre del propietario y del Director de la escuela y especificar la clase de vehículos sobre los cuales versará la enseñanza.*
- 2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.*
- 3. Demostrar que cuenta con vehículos automotores de modelos no superiores a diez (10) años correspondientes a la enseñanza que se va a impartir y técnicamente adaptados.*
- 4. Otorgar garantía bancaria, prendaria, hipotecaria o de seguros en cuantía menor de cien (100) salarios mínimos con el fin de garantizar la indemnización de los daños que se produzcan por causa o con ocasión de la enseñanza.*
- 5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos, capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.*
- 6. Demostrar que el Director ha sido capacitado como instructor de técnicas de conducción por el SENA.*

Parágrafo. Durante todo el tiempo de su funcionamiento la escuela de enseñanza automovilística deberá mantener vigente la cuantía de la póliza establecida en el numeral cuatro (4) y los demás requisitos señalados en este artículo...

Y en sus artículos 3 y 4 enuncia funciones que el SENA y el INTRA deben determinar en materia de enseñanza, equipos y condiciones de los vehículos para otorgar la licencia de funcionamiento a los CEA, así como las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de la norma.

“...Artículo 3º. El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 13. El SENA determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos y demás requisitos pedagógicos que el INTRA exigirá a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento...”

Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 14 El INTRA controlará periódicamente el debido funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística. El incumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento será sancionado así:

- 1. La primera vez con amonestación escrita.*
- 2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.*
- 3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.*
- 4. La cuarta vez, con la cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento. Las sanciones aquí estipuladas se impondrán sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.*

La **Ley 769 de 2002** por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, enmarca la figura y naturaleza de los Centros de enseñanza para conductores y de los Centros de enseñanza para formación de instructores. Y en su Capítulo I en el Título II abarca todo lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística;

“...ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. *Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.*

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. *La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.*

ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. *<Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.*

ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. *Los Centros de Enseñanza*

Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público.

El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes...”

La **Ley 1397 de 2010**, modificó la Ley 769 de 2002 respecto a las facultades de los titulares de las licencias de conducción de acuerdo a su categoría, también sobre las disposiciones del examen teórico y práctico, y sobre las sanciones al incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los CEA, entre otros.

“...Artículo 1º. El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

*Artículo 15. **Constitución y funcionamiento.** El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley...”*

*“...Artículo 2º. El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 18. **Facultad del titular.** (...)*

***Parágrafo.** El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a refrendar una licencia de conducción...”*

*“...Artículo 4º. El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 154. **Centros de enseñanza.** El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento establecido en el presente Código...”*

6. MODIFICACIONES EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA

TEXTO PROPUESTO EN PRIMER DEBATE	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	OBSERVACIÓN
<p>“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA”.</p>	<p>“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se ajusta el título para incluir medidas importantes para el sector.</p>
<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada, con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición <u>de a persona natural a</u> jurídica sin contratiempos y sin</p>	<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MH, MT, ST y ANSV, y los comentarios de las asociaciones del sector se sientan unas bases en lo que tiene que ver con las funciones en la operación de los CEA, para que posteriormente el Gobierno Nacional en cabeza de los Ministerios de Transporte</p>

<p>interrumpir su operación y así como cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito – OAT.</p>	<p>antigüedad y sin interrumpir su operación.</p>	<p>y Educación reglamenten lo pertinente.</p> <p>Busca adoptar disposiciones importantes para el sector.</p>
<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada asignada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.</p> <p>Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza</p>	<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MH, MT, ST y ANSV, y los comentarios de las asociaciones del sector, se conserva la naturaleza actual de los CEA, y de acuerdo a los comentarios de las asociaciones del sector se establece que dicha transición de PN a PJ se efectúe de manera voluntaria. También sugiere temas para dictar formación que son concordantes con seguridad vial.</p>

<p>Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, transitoriamente quedan autorizados por dos (2) tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. Para poder acceder al presente mecanismo de transitoriedad y ajuste normativo los CEA que estén interesados en realizar las modificaciones enunciadas deberán informar al Ministerio de Transporte su intención y tipo de cambio o cambios que van a realizar.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.</p> <p>PARAGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del</p>	<p>jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.</p>	
--	--	--

<p>organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación y que informó su interés de cambio al Ministerio.</p> <p>PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario si es persona natural.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario.”</p>		
<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia</p>	<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación., previo estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MH, MT, ST y ANSV, y los comentarios de las asociaciones del sector se sientan unas bases para incluir y actualizar las capacitaciones que podrán impartir los CEA, previo estudio técnico adelantado por parte del Ministerio de Transporte.</p>

<p>de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta cuarenta (40) alumnos contando con 1.5 mt² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</p> <p>a) Talleres prácticos de formación. Se deberán</p>	<p>obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el</p>	
---	---	--

impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.

- b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, **Señales de Tránsito**, Adaptación al Medio, Ética y

reglamento.

- b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.

PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

<p>Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal <u>(normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional)</u> e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán <u>sesenta por ciento (60%)</u> de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela <u>y cuarenta (40%) por ciento de la Superintendencia de Transporte.</u>”</p>		
<p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 15. Y CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6)</p>	<p>Eliminado.</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MH, MT, ST y ANSV, y de algunas asociaciones del sector, se elimina este artículo, sin embargo no sobra recomendar al MT, ST y ANSV que dentro de sus inspecciones y visitas se revise y analice la pertinencia de ajustar aspectos importantes en la función de los CEA como lo son: la clasificación, el ascenso, la categoría, las condiciones de las instalaciones, las condiciones y características de los vehículos, todo lo anterior, con el fin de mejorar su desempeño y a consideración de algunas asociaciones del sector.</p>

meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:

1. Registro, Clasificación y ascenso de los CEA. Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.

NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA
I	Hasta 125 cm ³	Hasta nueve (9) <u>para servicio particular</u>	Menor a tres (3) toneladas
II	De 126 hasta 250 cm ³	De diez (10) a veinticinco (25) <u>dieciocho (18) para servicio particular y público</u>	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas
III	De más de 251 cm ³	Más de veinticinco (25) <u>dieciocho (18) pasajeros para servicio particular y público</u>	Articulados o biarticulados
IV	Instructores		

La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción en servicio particular solamente.

Para poder acceder a impartir cursos de recategorización los Centros de Enseñanza Automovilística deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán

acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.

1. **Instalaciones físicas.** Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario **de leasing**, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT. Y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.

Se exige a los Centros de Enseñanza Automovilística y los Centros de Reconocimiento de Conductores de la obligación de contar con doble escalera en aquellos lotes cuya área sea inferior a quinientos (500) metros cuadrados y el acceso a la escalera única protegida se ubique estratégicamente a diez (10) metros o menos desde cualquier parte del piso; también serán válidas para desarrollar las enunciadas actividades de apoyo las Licencias de Construcción otorgadas a inmuebles como Lugares de Reunión Cultural. Las Curadurías deberán tener en cuenta esta condición al momento de expedir las

<p><u>licencias de construcción que adelanten los referidos Centros.</u></p> <p><u>Para los Centros de Enseñanza Automovilística que al momento de la promulgación de la presente ley se encuentran Habilitados o con Registro ante el RUNT se les autoriza un plazo de diez (10) años, prorrogable por el Ministerio por otro igual, para acreditar la propiedad o contrato leasing de las instalaciones físicas donde el Centro desarrollará su objeto social.</u></p> <p>2. Vehículos. La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación; donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre y NIT de la persona jurídica del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p>3. Costo del servicio a los usuarios. El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los</p>		
--	--	--

<p>organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.</p> <p>4. Recaudo. La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores</p>		
---	--	--

postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.

5. **Área y tiempo de validez de los certificados.** Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados. **Estos documentos tendrán vigencia de un año para**

<p><u>adelantar el trámite ante los Organismos de Tránsito.</u></p> <p>6. Reporte de información en línea y tiempo real. Los Organismos de Apoyo reportaran en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.</p> <p>Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.</p> <p>7. Responsabilidad. Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.</p> <p>En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son</p>		
---	--	--

<p>responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.</p> <p>Los representantes legales de los organismos <u>o el personal autorizado mediante usuario y contraseña para interactuar para con el Sistema de Control y Vigilancia o Registro Único Nacional de Tránsito</u> de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.</p> <p>8. Oferta de Servicios: Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente</p>		
--	--	--

norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.

9. **Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo.** Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.

Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

10. **Gestión de calidad.** El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.

PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – **CALE** con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.

PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.

PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos o matriculados ante los Organismos de Tránsito el mismo año de la solicitud de vinculación a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.

PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.

PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de

la actividad o agreda la ética.		
<p>ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas <u>una</u> por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente</p>	Eliminado.	Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MT, ST y ANSV , y de algunas asociaciones del sector , se elimina este artículo, ya que la Supertransporte es la encargada de vigilar y controlar a los OAT, y así evitar conflicto y duplicidad (art 19 Ley 1702 de 2013) en las funciones de la ST.

prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.

Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 1. Se conceden facultades especiales al Ministerio de Transporte para que, en un término máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, expida un Decreto con fuerza de ley, donde se determine como será la conformación, medio de financiamiento, funcionamiento y el procedimiento que adelantarán estos Autorreguladores con apego y garantía de los derechos fundamentales y procedimientos que consagra la ley.

El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo, a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo.

<p>PARÁGRAFO 2. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender preventivamente en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia quien definirá, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles, si encuentra méritos para iniciar investigación y, en acto administrativo motivado, definirá si mantiene o revoca la suspensión preventiva de acuerdo a lo que evidencia en la documentación aportada por el Autorregulador.</p> <p>PARÁGRAFO 3. <u>En todo caso, los Autorreguladores de los Organismos de Apoyo no tendrán función disciplinaria, su función consiste en coadyuvar de manera preventiva la labor de la Superintendencia de Transporte.”</u></p>		
	<p>ARTÍCULO 4. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece mediante reglamentación de Mintransporte un régimen escalonado en la exigencia de la renovación de las licencias de conducción con el fin de generar la menor afectación a los conductores.</p>

	<p>presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p>	
	<p>ARTÍCULO 5. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar un análisis integral de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte de Mintransporte que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.</p>
	<p>ARTÍCULO 6. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece que el Adres adopte herramientas tecnológicas para verificar la debida utilización de</p>

	<p>accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p>	<p>los recursos del Soat.</p>
	<p>ARTÍCULO 7. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece la implementación de Cepos para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.</p>

	propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.	
ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.	ARTÍCULO 8. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.	Vigencia.

7. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS.

La Confederación Colombiana de Municipios remitió observaciones al Proyecto de Ley. En primer lugar, consideran que la iniciativa es importante debido a que *“los Centros de Enseñanza Automovilística son organismos de apoyo de especial importancia a las autoridades de tránsito, por cuanto su labor como establecimientos educativos que realizan la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores, es fundamental no solo en las labores de los Organismos de Tránsito, sino también en los resultados de los programas de seguridad vial. Por tanto, regular aspectos no contemplados actualmente en la ley, es trascendental para unificar condiciones y mejorar el servicio en favor del ciudadano”*.

Por su parte, Fenalco emitió unos comentarios sobre la no conveniencia de algunas disposiciones del artículo 4 de la ponencia en primer debate, lo cual fue acogido.

En segundo lugar, remiten un conjunto de observaciones que fueron estudiadas y acogidas en la ponencia para primer debate con el propósito de enriquecer y robustecer su contenido.

8. CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.

Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”. A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:
(...)

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley, se debe tener en cuenta que el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Organismos de Apoyo al Tránsito. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

9. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar. Sin embargo, esta iniciativa no contempla impacto fiscal.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas (subrayado y negrilla fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad

con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa** (subrayado y negrita fuera de texto):

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. (subrayado y negrita fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

10. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIÓN
“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”	“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”	Título, sin modificación.
ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza	ARTÍCULO 1. OBJETO. La El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza	Se modifica por redacción.

<p>Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.</p>	<p>Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.</p>	
<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de</p>	<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad <u>vial</u>, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, <u>y carga</u>, y demás temas relacionados que <u>determine el Gobierno Nacional.</u></p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de</p>	<p>Se modifica el segundo inciso para mejorar la redacción y evitar información redundante con respecto a los programas de formación de los CEA.</p>

<p>la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.</p>	<p>la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.</p>	
<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación., previo</p>	<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación., previo</p>	<p>Sin modificación.</p>

<p>estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las</p>	<p>estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las</p>	
---	---	--

<p>instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p>	<p>instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p>	
--	--	--

<p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p>	<p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p>	
<p>ARTÍCULO 4. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p>	<p>ARTÍCULO 4. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p>	Sin modificación.
<p>ARTÍCULO 5. Dentro del año</p>	<p>ARTICULO 5. Dentro del año</p>	Es importante establecer que el

<p>siguiente a la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar un análisis integral de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p>	<p>siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan <u>en la actualidad los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA</u> Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p><u>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</u></p>	<p>estudio integral técnico y económico que desarrolle Mintransporte busque mejorar los servicios que prestan todos los OAT con el fin de disminuir los siniestros y la mortalidad en las vías.</p>
<p>ARTÍCULO 6. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p>	<p>ARTÍCULO 6. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p>	<p>Sin modificación.</p>

<p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p>	<p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p>	
<p>ARTÍCULO 7. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p>	<p>ARTÍCULO 7. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo_ y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>Nuevo</p>	<p><u>ARTÍCULO 8.</u> Adiciónese un <u>párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</u></p>	<p>Con el fin de incentivar el cumplimiento de la obligación de la revisión técnico mecánica por parte de los vehículos de</p>

	<p><u>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</u></p>	<p>enseñanza automovilística, se propone que las aseguradoras puedan ofrecer bonos o puntos.</p>
<p>ARTÍCULO 8. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>ARTÍCULO 8. 9. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>Vigencia.</p>

11. PROPOSICIÓN

En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara *“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones.”*

Cordialmente,



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Representante a la Cámara – Valle del Cauca
 Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 221 de 2021 CÁMARA
“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE
GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA
– CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.

ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.

ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación., previo estudio técnico adelantado por estos.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;

- a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.
- b) **Capacitación por medios tecnológicos.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

2.- **Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;**

- a) **Talleres prácticos de formación:** Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.
- b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensusum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.

PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

ARTÍCULO 4. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:

Artículo 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.

Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de

licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.

ARTÍCULO 5. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.

Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.

ARTÍCULO 6. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:

Parágrafo. El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.

Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.

ARTÍCULO 7. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:

PARÁGRAFO 3º. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo. y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.

ARTÍCULO 8. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.

ARTÍCULO 9. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara – Valle del Cauca
Ponente

ANEXO NO. 5



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 563

Bogotá, D. C., martes, 24 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 7 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se ajusta la ley 769 de 2002, la ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 221 DE 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.

ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.

ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte, previo estudio técnico adelantado por estos.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:

a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.

b) **Capacitación por medios tecnológicos.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

2.- **Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;**

a) **Talleres prácticos de formación:** Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.

b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

<p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 4°. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11°. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p>	<p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>ARTÍCULO 6°. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p>ARTÍCULO 7°. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo. y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p>
---	--

ARTÍCULO 9°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.


MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., mayo 23 de 2022

En Sesión Plenaria del día 18 de mayo de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 221 de 2021 Cámara **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**. Con las mayorías requeridas por la constitución y la ley. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 312 de mayo 18 de 2022, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 17 de mayo de 2022, correspondiente al Acta N° 311.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
 Secretario General

ANEXO NO. 6



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1494

Bogotá, D. C., jueves, 24 de noviembre de 2022

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 192 DE 2022 SENADO

por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE Proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DEL PROYECTO

El Proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" es de autoría de los congresistas Paloma Valencia Laserna; José Jaime Uscátegui Pastrana; Hugo Danilo Lozano Pimiento; Edinson Vladimir Olaya Mancipe; HERNÁN DARÍO CADAVID MÁRQUEZ; OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA; Miguel Uribe Turbay; JUAN FELIPE CORZO ÁLVAREZ; Andrés Guerra; Yenica Sugein Acosta Infante; CHRISTIAN GARCÉS; HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO; Eduar Alexis Triana Rincón, y quien firma la presente ponencia, Esteban Quintero Cardona. La iniciativa fue radicada en la secretaría general del Senado de la República. La misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y se me designó como ponente.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene como propósito crear el programa de "Bono Escolar" como un sistema de elección para que los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada o pobreza extrema puedan escoger su educación preescolar, básica y media en instituciones públicas o privadas.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

a) Estructura del proyecto

El proyecto de ley se encuentra integrado por doce (12) artículos, además del título. Dentro de estos se encuentra el objeto; el desarrollo de la iniciativa y la vigencia de la misma.

b) Consideraciones del proyecto

El sistema educativo en Colombia

El sistema educativo está conformado por los niveles de preescolar, básica y media. Preescolar se compone por los grados de prejardín, jardín y transición; de los cuales un grado es obligatorio. La educación básica contiene nueve grados divididos en dos ciclos, la básica primaria con cinco grados y la básica secundaria de cuatro grados. La educación media cuenta con dos grados.

A 2022 el sistema educativo cuenta con 9,7 millones de niños, niñas y adolescentes estando el 42% en primaria, un 35% en secundaria, un 14% en media, 8% en transición y un 2% en prejardín y jardín (tabla 1).

Tabla 1. Número de matriculados por grados en Colombia.

Año	Prejardín y Jardín	Transición	Primaria	Secundaria	Media	Total
1996	331.265	495.173	4.659.085	2.379.316	757.900	8.622.739
1997	348.269	531.202	4.719.384	2.422.380	824.999	8.846.234
1998	394.756	597.106	5.062.284	2.626.668	922.700	9.603.514
1999	403.110	631.072	5.162.260	2.649.261	944.822	9.790.525
2000	400.057	670.425	5.221.018	2.637.176	938.103	9.866.779
2001	396.909	661.436	5.131.463	2.534.079	851.288	9.575.175
2002	382.744	686.890	5.198.325	2.775.249	951.196	9.994.404
2003	277.781	799.887	5.257.660	2.972.811	1.015.443	10.323.582
2004	304.129	781.560	5.304.693	3.062.669	1.048.908	10.501.959
2008	276.779	812.789	5.291.005	3.514.615	1.266.252	11.161.440
2009	252.162	778.397	5.233.916	3.613.955	1.340.667	11.219.097
2010	196.359	761.817	5.084.966	3.681.469	1.398.263	11.122.874
2011	206.770	754.748	4.924.341	3.707.307	1.423.469	11.016.635

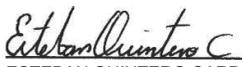
cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.

PARÁGRAFO 3o. TRANSITORIO. Con cargo a los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones, se financiará por una sola vez el faltante establecido para el cubrimiento de los costos de nómina de los docentes de los departamentos y de los convenios de cobertura educativa a diciembre 31 de 2001, siempre y cuando los recursos propios de los respectivos departamentos hayan sido insuficientes para cumplir con estas obligaciones. Para ello deberán someterse a planes de racionalización educativa y presentar para validación del Ministerio de Educación, información sobre el déficit a financiar. El giro de los recursos se hará inmediatamente se haya recibido la información respectiva.

PARÁGRAFO NUEVO. La asignación de recursos para el programa "Bono Escolar" se hará con cargo a los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones..

Artículo 12. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


 ESTEBAN QUINTERO CARDONA
 Senadora de la República
 Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).

<p style="text-align: right;">Bogotá, D.C., 23 de noviembre de 2022</p> <p>Doctor CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente Senado de la República</p> <p>Asunto: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara <i>"Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA"</i>.</p> <p>Respetado Presidente:</p> <p>En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara <i>"Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA"</i>.</p> <p>Cordialmente,</p> <p></p> <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República.</p>	<p>1. TRÁMITE</p> <p>El Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, de autoría de los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro, Luis Fernando Gómez Betancurt y el Honorable Senador John Harold Suárez Vargas, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 11 de agosto de 2021, publicado en la Gaceta No. 1081 de 2021.</p> <p>El Proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 3ª de 1992.</p> <p>La ponencia para primer debate en Cámara de Representantes del presente Proyecto se publicó el 30 de septiembre de 2021, en la Gaceta No. 1349 de 2021. Fue debatido y aprobado el 14 de diciembre de 2021 en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.</p> <p>Durante el debate en la Comisión Sexta fue puesto a consideración de la Comisión una proposición de archivo radicada por los Representantes María José Pizarro, León Fredy Muñoz y Wilmer Leal; en la que se argumentaba que la iniciativa no era conveniente por las razones expuestas por parte del Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y algunos representantes del sector. Dicha proposición fue negada mediante votación en la Comisión.</p> <p>La ponencia para segundo debate en Cámara de Representantes de este Proyecto se publicó el 28 de diciembre de 2021 y el 8 de febrero de 2022, en las Gacetas No. 1921 de 2021 y 044 de 2022. Fue debatido y aprobado el 18 de mayo de 2022 en sesión Plenaria de la Cámara de Representantes, según consta en la Gaceta No. 563 de 2022.</p> <p>2. OBJETO¹</p> <p>La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) como Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT). También, corrige las falencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país.</p> <p><small>¹ Tomado de la exposición de motivos y de los informes de ponencia para primer y segundo debates en la Cámara de Representantes y el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes, Gacetas No. 1081, 1349 y 1921 de 2021, 044 y 563 de 2022, respectivamente.</small></p>
--	--

3. CONTENIDO²

La presente iniciativa cuenta con ocho (8) artículos, inclusive el de su vigencia.

El artículo primero (1°) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa, que consiste en actualizar y complementar la normativa que permita organizar y generar condiciones integrales, adecuadas y sostenibles en todo su propósito y funcionamiento que, como Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT), cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística (CEA).

En el artículo segundo (2°), se modifica el artículo 12° de la Ley 769 de 2002, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos Organismos de Apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de dos (2) años a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. Se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3°), se modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. En este, se precisan las capacitaciones a impartir por parte de los CEA, dando mayor claridad sobre sus condiciones. También, se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.

El artículo cuarto (4°) modifica el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, estableciendo un régimen escalonado en la exigencia de la renovación de las licencias de conducción con el fin de generar la menor afectación a los conductores.

El artículo quinto (5°) establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte del Ministerio de Transporte, que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.

El artículo sexto (6°) modifica el artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, y establece que el ADRES y las entidades aseguradoras adopten herramientas tecnológicas para verificar la debida utilización de los recursos del SOAT.

El artículo séptimo (7°) modifica el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, y establece la implementación de "cepos" para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.

El artículo octavo (8°), es la vigencia.

² *Ibidem.*

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS³

Actualmente, en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT), cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.

Desde la Ley 33 de 1986 hasta la Ley 769 de 2002, se estableció la existencia y funcionamiento de los CEA en Colombia, fijando también las condiciones de operación en capacitación y expedición de los certificados de su competencia, siempre a partir de la reglamentación que sobre la materia efectúa el Ministerio de Transporte. Los CEA se pueden constituir como persona natural y jurídica.

Los CEA, en su mayoría, están constituidos como persona natural, razón por la cual su responsabilidad ante alguna sanción o multa recae en el patrimonio de la persona, situación que afecta gravemente lo personal a raíz de una actividad empresarial y que genera un déficit de protección a las víctimas.

Además, el traspaso o transición de un CEA persona natural a persona jurídica no existe en la legislación actual, puesto que simplemente se tiene que liquidar, culminar y cerrar totalmente el primero, perdiendo toda la antigüedad y su acreditación o habilitación, para posteriormente arrancar de cero con la segunda figura. A esto se suma, que el promedio de tiempo en obtener el nuevo certificado de habilitación y la licencia de funcionamiento puede oscilar entre los 8 meses a 12 meses, periodo en el cual el aspirante al traspaso de figura no puede operar, situación que impide que cualquier actividad comercial sea sostenible.

Esta iniciativa propone organizar el funcionamiento integral de los CEA, ampliar su campo de acción, mediante el ajuste y la actualización de su marco legal, permitiendo un mayor control y autocontrol, y así, lograr que se continúe corrigiendo las falencias que se presentan y se eviten malas prácticas en la operación de los CEA.

Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

Justificación del Proyecto de Ley

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la

³ *Ibidem.*

Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

Este resultado, se da luego de que la Superintendencia realizara en el periodo de tiempo mencionado cerca de 1000 visitas de inspección a los CEA, obligando a adelantar cerca de 439 investigaciones directas.

La Superintendencia insiste en que los altos niveles de accidentalidad están ligados a las malas prácticas desarrolladas por algunos CEA⁴.

Los Centros de Enseñanza Automovilística por su parte, aducen que existen como mínimo tres (3) causales de fondo relacionadas con la seguridad vial que se deben conjurar si se quiere reducir las trágicas estadísticas:

1. La malla curricular que se imparte en Colombia es bastante precaria donde todavía se están formando "conductores mecánicos" como lo definió la Ley 33 de 1986 o el derogado Acuerdo 051 de 1993 haciendo enfoque en materias como mecánica básica y dejando de lado áreas técnicas importantes relacionadas con la seguridad vial y el estándar mínimo de competencia del conductor.
2. Los programas de formación son escasos en la cantidad de horas prácticas que se le dictan al aspirante a conductor y es oportuno que la Agencia Nacional de Seguridad Vial regule las modificaciones que se deben hacer en lo que respecta a la formación y evaluación de conductores.
3. Se requiere realizar exámenes teórico-prácticos que por mandato de la Ley 769 de 2002 deberían adelantar y aprobar previamente los futuros conductores asegurando un estándar mínimo de calidad.

Lo cierto es que antes de la pandemia del SARS-COVID, la Organización Mundial de la Salud declaró como PANDEMIA la cantidad de muertos causados en SINIESTROS VIALES y desde entonces había enfocado sus esfuerzos para reducir, a nivel mundial, las trágicas estadísticas que giran en torno a este flagelo.

⁴ Revista Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%B1anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

Con base en la información reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la cantidad de personas fallecidas entre los años 2016 a 2020 es la que sigue a continuación:

Actor Vial	FALLECIDOS					Total por usuario
	2016	2017	2018	2019	2020(P)	
Usuario de moto	3.758	3.374	3.458	3.666	2.908	17.164
Peatón	1.857	1.790	1.765	1.747	1.128	8.287
Usuario de vehículo	921	868	920	906	624	4.239
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	433	2.046
Sin Información	222	297	262	62	343	1.186
Usuario otros	21	15	17	14	22	89
Total por año	7.158	6.719	6.850	6.826	5.458	33.011

Fuente: ANSV 2021.
(P). Para 2020 la información es preliminar y sujeta a cambios cuando una vez el INMLCF genere una cifra definitiva.

La tabla anterior, muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020. A pesar de los esfuerzos de las autoridades y las campañas sobre seguridad vial que se adelantan en el país, los casos en siniestralidad vial y sus consecuencias en la vida e integridad de las personas no cesan y el panorama continúa siendo desalentador.

Volviendo a lo que se denomina "malas prácticas" cometidas por algunos CEA, predomina la corrupción en la expedición irregular de los certificados de cursos de conducción, certificando personas sin los conocimientos exigidos para conducir por las vías del país.

De acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, es muy usual encontrar en las visitas, por ejemplo: planillas de clase con fechas posteriores ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Superintendencia de Transporte en 2017, ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil⁵. Sin embargo, el SICOV aún no ha vinculado a los Centros

⁵ Revista Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en->

Integrales de Atención (CIA), otro OAT con responsabilidades en esta problemática.

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.⁶

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que haber implementado el SICOV ha permitido reducir considerablemente la falsedad e ilegalidad en estas operaciones. Sin embargo, es oportuno continuar estableciendo mecanismos que permitan mayor control sobre toda la operación de los CEA y su funcionalidad garantizando que se cumpla con todas las condiciones requeridas con el fin de formar a los mejores conductores y se reduzcan los casos de accidentes y siniestros en las vías del país.

Visitas de inspección de la Superintendencia de Transporte a los CEA - (2016 a 2020)

AÑO	TOTAL
2016	360
2017	310
2018	1
2019	15
2020	1
Total General	687

Fuente: Superintendencia de Transporte

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020), la Superintendencia de Transporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la tabla anterior, y se destaca que a partir del año 2018, se disminuyeron dichas visitas a razón de la entrada en operación en diciembre de 2017 del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) para CEA, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

- ✓ El registro del pago de la capacitación y de la certificación del aspirante a conductor.
- ✓ La participación real y presencial de los aspirantes a conductores.
- ✓ Que los certificados se expidan desde la ubicación geográfica autorizada para cada centro.

⁶ [colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%BIanza%20Automovil%20%ADstica%20\(usacionados%20en%20Colombia](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suscripcion-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/)
⁶ Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suscripcion-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

- ✓ Que el certificado se expida una vez cursado y aprobado la totalidad del programa de capacitación.

En este sentido, a través de los homologados del SICOV para CEA, en el año 2018 se realizaron un total de seiscientos setenta y cinco (675) "visitas documentales", en las cuales a través del sistema se verificaban, entre otros aspectos: i) permanencia de los requisitos de habilitación; ii) enrolamiento de instructores y aspirantes durante el proceso de capacitación; iii) cumplimiento de requisitos de los instructores y vehículos, y; iv) cumplimiento de rango de tarifas.

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como el impacto que deben generar. Por lo anterior, se proponía inicialmente en este Proyecto, la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo, artículo que fue eliminado en el primer debate, teniendo en cuenta los conceptos del Ministerio y la Superintendencia de Transporte, y la ANSV.⁷

Por otro lado, no existe una reglamentación que fije los pasos y los requisitos para una transición de un CEA como persona natural hacia persona jurídica, que permita continuar con su operación mientras se surte dicho cambio.

Actualizar la legislación mejorará el funcionamiento de los CEA, facilitará los trámites y permitirá su transición a persona jurídica sin interrumpir su operación, beneficiará a los 893 CEA que a 31 de marzo de 2021 existen en el país, de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, y de las cuales 512 corresponden a persona natural y 381 a persona jurídica.

Teniendo en cuenta que la Ley 2251 de 2022 estableció que en los accidentes de tránsito en que sólo se generen daños materiales deben retirarse inmediatamente los vehículos colisionados sin intervención de la autoridad de tránsito, para amparar a los afectados por daños materiales causados por vehículos obligados a realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se establece como obligatorio el seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare daños materiales causados a terceros, a cargo de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que no tendría costo alguno para la ciudadanía.

Este seguro no es novedoso, por las siguientes razones:

- (i) Algunos de los riesgos amparados ya están previstos en la tarifa (Resolución Ministerio de Transporte No. 3318 de 14 de septiembre de 2015).

⁷ Gacetas No. 1921 de 2021 y 044 de 2022, pp. 29 y 16, respectivamente.

- (ii) Este seguro ya existe para vehículos de servicio público en virtud de los arts. 994 y 1003 del Código de Comercio y 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015, pero no para vehículos particulares, que genera un déficit de protección, por esa razón los vehículos que cumplan esta obligación estarían exceptuados.

- (iii) El art. 4 de la Ley 2161 de 2021 estableció un aseguramiento complementario y voluntario para cubrir responsabilidad civil por daños materiales a terceros, y como la Ley 2251 de 2022 suprimió el informe para este tipo de accidentes, es pertinente consagrarlo obligatorio, pero no a cargo de los usuarios.

Este seguro se sustenta en las siguientes razones:

- Para junio de 2022, el parque automotor en Colombia es de 17.556.339, de los cuales: (i) 10.544.841 son motos; (ii) 6.822.576 son automóviles, camionetas, camionetas, buses; (iii) 188.922 son maquinaria, remolques y semiremolques⁸. De acuerdo con información de FASECOLDA (2019)⁹, los vehículos asegurados en Colombia en todo riesgo (daños, hurto, responsabilidad civil y otros), corresponden a 1.605.790 del segmento de autos livianos y 240.781 motos. La antigüedad de vehículos en Colombia en promedio es de 17 años para automóviles y 11 años para motos¹⁰.
- De los vehículos livianos: el 50% tienen más de 10 años de antigüedad, el 36% tiene más de 20 años. De las motos: el 64% tiene más de 5 años de antigüedad, el 30% tiene más de 10 años¹¹.

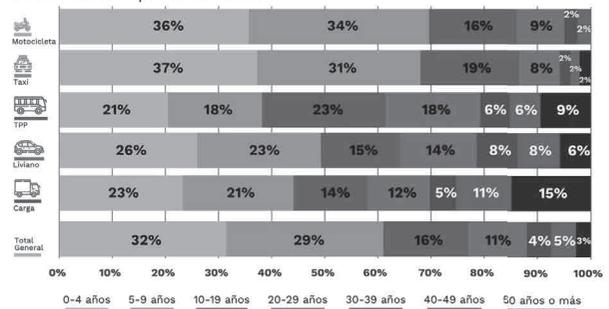
⁸ Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Balance del primer semestre 2022. Sector Tránsito y Transporte en Colombia. Recuperado de <https://www.runt.com.co/sites/default/files/Cifras-%20Balance%20Semestre%202022.pdf>

⁹ FASECOLDA. Comunicación del 11 de junio de 2021, con destino a la Comisión Sexta del Senado de la República. Anexo 1.

¹⁰ La Republica. 13 de junio 2022. Edad promedio del parque automotor está creciendo: vehículos tienen 17,5 años. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/empresas/edad-promedio-del-parque-automotor-esta-creciendo-vehiculos-tienen-17-5-años-3382797>

¹¹ Ministerio de Salud y Protección Social y Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial - Colombia 2019, pág. 36. Recuperado de https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-12/AnuarioNacionaldeSV2019_compressed.pdf

Gráfica 2.3. Edad del Parque Automotor Activo 2019



Distribución porcentual del parque automotor activo de acuerdo a las edades y tipo de vehículo. Colombia 2019

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito, Concesión - RUNT-. Colombia 1960 - 2019

- De los 145.921 siniestros viales en 2021, estuvieron involucrados 263.727 vehículos, de estos 127.783 (48%) fueron autos y camionetas, mientras que 72.197 (27%) fueron motos. De los 263.727 vehículos involucrados en los siniestros viales, 154.727 (59%) tenían antigüedad igual o menor a 10 años y 109.000 (41%) con más de 10 años¹².

- De acuerdo con la información estadística del Seguro voluntario de automóviles (2017, 2018 y 2019), remitida por FASECOLDA el 11 de junio de 2021, en respuesta a la Comisión Sexta del Senado de la República¹³, analizada en correlación con la información del Anuario Nacional de Siniestralidad Vial (2019 y 2021) y la información del RUNT (primer semestre 2022), se deduce:

- Solo el 23% del parque automotor de livianos y otros vehículos está asegurado con alguna cobertura de seguros (1.605.790 de 6.822.576).
- Solo el 2% del parque automotor de motos está asegurado con alguna cobertura de seguros (240.781 de 10.544.841).
- El 27% de los siniestros viales lo provocó una moto, que de acuerdo con los datos normalmente no tienen seguro, mientras el 48% de estos siniestros fue provocado por un vehículo liviano cuyo parque está asegurado tan solo un 23%.

¹² Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial - Colombia 2021, pp. 38, 39, 58, 59. Recuperado de: https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Anuario_Nacional_2021_Vfinal.pdf

¹³ Anexo 1.

<ul style="list-style-type: none"> • La adquisición de seguros por parte de los propietarios del parque automotor es muy baja, debido al alto costo de los seguros y a la antigüedad de los vehículos¹⁴, es difícil acceder a un seguro para los vehículos y en especial para las motos, lo que genera un déficit de protección que perjudica a las víctimas y puede ser cubierto actualmente con cargo al costo de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes sin cargos adicionales para los usuarios. • En conclusión, se observa una muy baja asegurabilidad, afectando a terceros quienes difícilmente pueden recuperar el valor del daño y a su vez generan trancones en la vía porque al no estar amparados presentan dificultades para la gestión del accidente, afectando la movilidad de todos. • El seguro obligatorio previsto en ese artículo debe ser asumido por los CDA mediante pólizas individuales por cada vehículo, pues si se permitiera una póliza grupal sería inane la medida frente al déficit de protección de las víctimas. • Se define el valor mínimo asegurado de este seguro. Igualmente, se prevé que en cada CDA debe garantizarse la existencia de los puntos necesarios para la expedición de los seguros obligatorios previstos en esta Ley. <p>Este seguro tiene los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) El art. 202 del Decreto Ley 19 de 2012 modificó a su vez el art. 52 de la Ley 769 de 2002 para establecer que la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes debe hacerse a partir del sexto (6°) año de matrícula del vehículo, lo que si bien favorece la venta de vehículos nuevos genera un déficit de protección a usuarios y afectados por daños materiales causados por vehículos con antigüedad superior a seis (6) años: o no les venden el seguro todo riesgo o es más caro; (ii) Por esta razón, este seguro, sin cargo o costo adicional, porque debe ser asumido por los CDA, garantiza que el asegurador cubra los daños materiales y protege el patrimonio de los usuarios que cumplan el deber de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes; (iii) Este aseguramiento a cargo de los CDA contribuiría con la movilidad en casos de daños materiales que involucren vehículos no cubiertos por otros seguros, <p>¹⁴ Según el artículo 52 de la Ley 769 de 2002 (modificado por los artículos 12 de la Ley 1383 de 2010 y 202 del Decreto Ley 19 de 2012), "Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6) año contado a partir de la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula".</p>	<p>porque desde las Leyes 2161 de 2021 (arts. 12 y 13) y 2251 de 2022 (art. 16) se consagró que en caso de accidentes que generen daños materiales deben retirarse los vehículos inmediatamente y las aseguradoras asumen el trámite posterior; y</p> <ul style="list-style-type: none"> (iv) Cubrir el déficit de aseguramiento permite gestionar mejor la movilidad y la resolución de conflictos por daños materiales por accidentes de tránsito, que podrían resolverse mediante conciliación con asistencia del asegurador, como en el caso de los vehículos que si están cubiertos. <p>En armonía con esta solución definitiva, es necesario derogar el art. 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el art. 4 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>5. MARCO NORMATIVO</p> <p>Competencia del Congreso de la República</p> <p>Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1.991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1.992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes" de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.</p> <p>Por su parte, el artículo 2 de la Ley 3 de 1992 "Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones", consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Sexta, las siguientes:</p> <p><i>"ARTÍCULO 2o. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.</i></p> <p><i>Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:</i> (...) <i>Comisión Sexta.</i> <i>Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos;</i></p>
<p><i>órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura.</i> (...)" (Negrillas y subrayados fuera del texto original).</p> <p>Normatividad vigente</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el Decreto-Ley 1344 de 1970, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.</p> <p>La Ley 33 de 1986 que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempla la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;</p> <p><i>"Artículo 1º. El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así: Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Por escuelas de enseñanza automovilística.</i> <i>2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos..."</i> <p>También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.</p> <p><i>"Artículo 2º. El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 12 Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas necesitan para su funcionamiento licencia del Instituto Nacional del Transporte, INTRA, otorgada a través de su Oficina Central y sus Direcciones Regionales, renovable cada cinco (5) años, para lo cual deben llenar los siguientes requisitos:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Solicitar autorización de funcionamiento ante las dependencias del INTRA con competencias en el lugar donde aspira a funcionar. La solicitud deberá indicar el nombre de la escuela, domicilio, el nombre del propietario y del Director de la escuela y especificar la clase de vehículos sobre los cuales versará la enseñanza.</i> <i>2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.</i> <i>3. Demostrar que cuenta con vehículos automotores de modelos no superiores a diez (10) años correspondientes a la enseñanza que se va a impartir y técnicamente adaptados.</i> <i>4. Otorgar garantía bancaria, prendaria, hipotecaria o de seguros en cuantía menor de cien (100) salarios mínimos con el fin de garantizar la indemnización de los daños que se produzcan por causa o con ocasión de la enseñanza.</i> <i>5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos,</i> 	<p><i>capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.</i></p> <p><i>6. Demostrar que el Director ha sido capacitado como instructor de técnicas de conducción por el SENA. Parágrafo. Durante todo el tiempo de su funcionamiento la escuela de enseñanza automovilística deberá mantener vigente la cuantía de la póliza establecida en el numeral cuatro (4) y los demás requisitos señalados en este artículo..."</i></p> <p>Y en sus artículos 3 y 4 enuncia funciones que el SENA y el INTRA deben determinar en materia de enseñanza, equipos y condiciones de los vehículos para otorgar la licencia de funcionamiento a los CEA, así como las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de la norma.</p> <p><i>"Artículo 3º. El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 13. El SENA determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos y demás requisitos pedagógicos que el INTRA exigirá a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento..."</i></p> <p><i>Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 14 El INTRA controlará periódicamente el debido funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística. El incumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento será sancionado así:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. La primera vez con amonestación escrita.</i> <i>2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.</i> <i>3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.</i> <i>La cuarta vez, con la cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento. Las sanciones aquí estipuladas se impondrán sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.</i> <p>La Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, enmarca la figura y naturaleza de los Centros de Enseñanza para conductores y de los Centros de enseñanza para formación de instructores. Y en su Capítulo I en el Título II abarca todo lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística;</p> <p><i>"ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</i></p>

<p>ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.</p> <p>ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.</p> <p>ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público. El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes”.</p> <p>La Ley 1397 de 2010, modificó la Ley 769 de 2002 respecto a las facultades de los titulares de las licencias de conducción de acuerdo a su categoría, también sobre las disposiciones del examen teórico y práctico, y sobre las sanciones al incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los CEA, entre otros.</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 15. Constitución y funcionamiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley...”</p> <p>“Artículo 2º. El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 18. Facultad del titular. (...)</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a referendar una licencia de conducción...”</p>	<p>“Artículo 4º. El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 154. Centros de enseñanza. El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento establecido en el presente Código”.</p> <p>6. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS</p> <p>La Confederación Colombiana de Municipios remitió observaciones al Proyecto de Ley. En primer lugar, consideran que la iniciativa es importante debido a que “los Centros de Enseñanza Automovilística son organismos de apoyo de especial importancia a las autoridades de tránsito, por cuanto su labor como establecimientos educativos que realizan la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores, es fundamental no solo en las labores de los Organismos de Tránsito, sino también en los resultados de los programas de seguridad vial. Por tanto, regular aspectos no contemplados actualmente en la ley, es trascendental para unificar condiciones y mejorar el servicio en favor del ciudadano”.</p> <p>Por su parte, FENALCO emitió unos comentarios sobre la no conveniencia de algunas disposiciones del artículo 4 de la ponencia en primer debate, lo cual fue acogido.</p> <p>En segundo lugar, remiten un conjunto de observaciones que fueron estudiadas y acogidas en la ponencia para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, con el propósito de enriquecer y robustecer su contenido.</p> <p>Durante el trámite en la Cámara de Representantes se llevó a cabo una mesa técnica virtual con el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, en donde cada entidad expuso sus consideraciones con respecto a esta iniciativa legislativa. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un concepto técnico, en donde considera que el artículo 4 y un parágrafo del artículo 3 de la ponencia para primer debate generaba impacto fiscal.</p> <p>De igual manera, se realizó una reunión virtual de carácter técnico el 29 de noviembre de 2021 en donde se invitó al gremio y a las asociaciones del sector de los CEA de todo el país, allí se generó el espacio para escuchar las opiniones que sobre esta iniciativa tiene el sector. También asistieron los Representantes León Fredy Muñoz y Luis Fernando Gómez, y se conectaron asesores de los Representantes Aquileo Medina, Mónica Raigoza y Wilmer Leal¹⁵.</p> <p>Todos estos espacios generaron observaciones que en su gran mayoría fueron tenidas en</p>
<p>cuenta y dieron lugar a ajustes mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.</p> <p>7. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual</p> <p>“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) <u>Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincida o se fusione con los intereses de los electores.</u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad</p>	<p>vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).” (Subrayado y negrilla fuera de texto).</p> <p>Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto, se debe tener en cuenta que el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA). En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p> <p>6. IMPACTO FISCAL</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7º de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:</p> <p>“<u>El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas</u> (subrayado y negrita fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el</p>

Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa (subrayado y negrita fuera de texto):

“35. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. (...)

36. (...) Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.” (subrayado y negrita fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado por Plenaria de Cámara de Representantes	Articulado propuesto para primer debate en Senado	Justificación
EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:	EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:	
Título del Proyecto: “POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Por técnica legislativa, se precisa la redacción del título del Proyecto, a fin de cumplir los estándares de exequibilidad (cfr., Corte Constitucional, sentencia C-1046 de 2005)
ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.	ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los	Por técnica legislativa, se precisa la redacción del título del Proyecto, a fin de cumplir los estándares de exequibilidad (cfr., Corte Constitucional, sentencia C-1046 de 2005)

<p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al</p>	<p>afectados por siniestros viales</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p><u>Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.</u></p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para</p>
--	--

<p>momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo”.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p>	<p>continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p><u>Igualmente se autoriza a que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</u></p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo”.</p> <p>ARTÍCULO 14º.</p>	<p>Se modifica el literal b) del numeral 1 del artículo 14 de la Ley 769 de 2002, para establecer que la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación</p>
--	---	--

<p>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte, previo estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la</p>	<p>CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción</p>	<p>respectiva (ANSV).</p> <p>Se ajusta la redacción, para corregir las referencias entre singular y plural.</p>	<p>licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías</p>	<p>utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p><u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</u></p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten</p>	
<p>nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de</p>	<p>con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p>		<p>los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11º. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de</p>	<p>Suprimido, se reenumera a continuación</p>	<p>El párrafo buscaba establecer un régimen escalonado de renovación de licencias, que se considera innecesario en este Proyecto.</p> <p>En segundo lugar, el art. 11 de la Ley 2161 de 2021, al que se pretende adicionar un párrafo, fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante sentencia C-261 de 2022 (comunicado de prensa No. 23 de 13 de julio de 2022).</p>

<p>Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p>			<p>anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p>	<p>actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p>	<p>atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) previsto en el art. 22 de la Ley 2050 de 2020, que no se ha cumplido a la fecha y tiene íntima relación con el correcto funcionamiento de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p>
<p>ARTÍCULO 5º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo</p>	<p>ARTÍCULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un <u>Análisis Integral</u>, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, <u>así como los Organismos de Tránsito</u>, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>Los Organismos realizarán las</p>	<p>En primer lugar, se ajusta la numeración.</p> <p>Es necesario el análisis integral de los servicios asociados al Sector por parte del Ministerio, sin embargo, la remisión al art. 66 de la Ley 1682 de 2013 resulta errónea, porque dicha norma consagra facultades extraordinarias al Ejecutivo que en su oportunidad se otorgaron.</p> <p>En segundo lugar, se prevé que las mejoras regulatorias sean para los servicios que prestan los Organismos de Tránsito, como los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>Por otro lado, se adiciona un párrafo para que la Superintendencia del Sector en máximo seis (6) meses vincule a los centros integrales de</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p>	<p>ARTÍCULO 5º. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p>	<p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p>Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá adoptar y proponer los mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p>
<p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo. Y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p>	<p>judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito”.</p>	<p>Se ajusta la numeración.</p> <p>Se adiciona la posibilidad de utilizar otras tecnologías de bloqueo para vehículos.</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Se elimina el artículo</p> <p>Nuevo ARTÍCULO 7º. Adicionar un párrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:</p> <p>“Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, como consecuencia de errores u omisiones, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos. Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15</p> <p>Con base en el art. 8 del texto aprobado por Plenaria de la Cámara de Representantes, relativo a los incentivos para cumplir la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se plantea este artículo nuevo, teniendo en cuenta que la Ley 2251 de 2022 estableció que en los accidentes de tránsito en que sólo se generen daños materiales deben retirarse inmediatamente los vehículos colisionados sin intervención de la autoridad de tránsito, para amparar a los afectados por daños materiales causados por vehículos obligados a realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones</p>

	<p><u>SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</u></p> <p><u>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</u></p> <p><u>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley”.</u></p> <p><u>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</u></p>	<p>contaminantes, se establece como obligatorio el seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare daños materiales causados a terceros, a cargo de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que no tendría costo alguno para la ciudadanía.</p> <p>Este seguro no es novedoso, por las siguientes razones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Algunos de los riesgos amparados ya están previstos en la tarifa (Resolución Ministerio de Transporte No. 3318 de 14 de septiembre de 2015). 2. Este seguro ya existe para vehículos de servicio público en virtud de los arts. 994 y 1003 del Código de Comercio y 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015, pero no para vehículos particulares, que genera un déficit de protección, por esa razón los vehículos que cumplan esta obligación estarían exceptuados. 3. El art. 4 de la Ley 2161 de 2021 			<p>estableció un aseguramiento complementario y voluntario para cubrir responsabilidad civil por daños materiales a terceros, y como la Ley 2251 de 2022 suprimió el informe para este tipo de accidentes, es pertinente consagrarlo obligatorio, pero no a cargo de los usuarios.</p> <p>Este seguro obligatorio debe ser asumido por los CDA mediante seguros individuales por cada vehículo, pues si se permitiera un seguro grupal sería inane la medida frente al déficit de protección de los afectados, y sin cargo alguno para los usuarios. Se define el valor mínimo asegurado de este seguro y se prevé que los CDA deben garantizar el funcionamiento de los puntos necesarios para expedir los seguros obligatorios previstos en esta Ley.</p> <p>En armonía con esta solución definitiva, es necesario derogar el art. 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el art. 4 de la Ley 2161 de 2021.</p>
		<p>Este seguro tiene los siguientes beneficios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El art. 202 del Decreto Ley 19 de 2012 modificó a su vez el art. 52 de la Ley 769 de 2002 para establecer que la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes debe hacerse a partir del sexto (6º) año de matrícula del vehículo, lo que si bien favorece la venta de vehículos nuevos genera un déficit de protección a usuarios y afectados por daños materiales causados por vehículos con antigüedad superior a seis (6) años: o no les venden el seguro todo riesgo o es más caro. 2. Por lo anterior, este seguro, sin cargo o costo adicional, porque debe ser asumido por los CDA, garantiza que el asegurador cubra los daños materiales y protege el patrimonio de los usuarios que cumplan el deber de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. 3. Contribuye con la 			<p>movilidad en casos de daños materiales que involucren vehículos no cubiertos por otros seguros, porque desde las Leyes 2161 de 2021 (arts. 12 y 13) y 2251 de 2022 (art. 16) se consagró que en caso de accidentes que generen daños materiales deben retirarse los vehículos inmediatamente y las aseguradoras asumen el trámite posterior; y</p> <p>4. Cubrir el déficit de aseguramiento permite gestionar mejor la movilidad y la resolución de conflictos por daños materiales por accidentes de tránsito, que podrían resolverse mediante conciliación con asistencia del asegurador, como en el caso de los vehículos que si están cubiertos.</p>
				<p>Nuevo ARTÍCULO 8º. La Ley 769 de 2002 tendrá el siguiente artículo nuevo:</p> <p>“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el servicio</p>	<p>Un tema esencial en el estado de la cultura vial, que incide en las condiciones de seguridad y por ello tiene íntima relación con los temas de este Proyecto, es la tendencia al fraude y a la evasión, por ejemplo: en la capacitación para conducción, los seguros</p>

<p>cumplan la normatividad de tránsito.</p> <p>Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p>Tratándose de los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos que presten el servicio directamente será obligatoria su exigencia a los propietarios de los vehículos para su vinculación, so pena de las sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte”.</p>	<p>obligatorios de ley y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, situación que deja desprotegidas a las víctimas y exacerba la “cultura del atajo”, por lo que es necesario consagrar la corresponsabilidad de las empresas que prestan el servicio de transporte público terrestre automotor y darles los instrumentos para ello, y así coadyuvar a disminuir la evasión y el fraude.</p>	<p>obligatorios de ley y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, situación que deja desprotegidas a las víctimas y exacerba la “cultura del atajo”, por lo que es necesario consagrar la corresponsabilidad de las empresas que prestan el servicio de transporte público terrestre automotor y darles los instrumentos para ello, y así coadyuvar a disminuir la evasión y el fraude.</p>	<p>8. PROPOSICIÓN</p> <p>En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara “Por medio de la cual se ajusta la ley 769 de 2002, la ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”, con modificaciones.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República.</p>
<p>Nuevo</p> <p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>	<p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>	<p>Es necesario consagrar que el Ministerio de Transporte dictará las normas necesarias para depurar el RUNT, para mejorar el sistema de tránsito con base en datos.</p>	
<p>ARTÍCULO 9º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>ARTÍCULO 10º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>En primer lugar, se ajusta la numeración.</p> <p>Se precisan las normas objeto de modificación</p>	
<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, establecer <u>una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial</u> a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar <u>bajo</u> condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar <u>mecanismos para amparar</u> a los afectados por siniestros viales.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p>			<p>Se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo”.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por <u>este</u>.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>e) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>d) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y <u>permanencia durante</u> la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p><u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</u></p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>e) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad</p>

<p>horaria que determine el reglamento.</p> <p>d) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTICULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un <u>Análisis Integral</u>, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, <u>así como los Organismos de Tránsito</u>, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p><u>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</u></p> <p><u>Parágrafo.</u> La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p>	<p>ARTÍCULO 5º. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, deberá adoptar y proponer los mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese el párrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados <u>Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad</u>. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo <u>u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad</u> y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito”.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un párrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:</p> <p>“Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, como consecuencia de errores u omisiones, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p>						
<p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley”.</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p>Tratándose de los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos que presten el servicio directamente; será obligatoria su exigencia a los propietarios de los vehículos para su vinculación y permanencia en la empresa, so pena de las sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p> <p>ARTÍCULO 10º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;"> <p>CONTENIDO</p> </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 1494 - Jueves, 24 de noviembre de 2022</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PONENCIAS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">6</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.	1	Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).....	6
	Págs.						
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.	1						
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).....	6						

ANEXO NO. 7



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1619

Bogotá, D. C., viernes, 9 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C., 6 de diciembre de 2022

Doctor

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

Presidente

Senado de la República

Asunto: Informe de ponencia para Segundo debate del Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 2161 de 2021, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística - cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones"

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 2161 de 2021, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística - cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ

Senadora de la República.

1. TRÁMITE

El Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, de autoría de los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro, Luis Fernando Gómez Betancurt y el Honorable Senador John Harold Suárez Vargas, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 11 de agosto de 2021, publicado en la Gaceta No. 1081 de 2021.

El Proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 3ª de 1992.

La ponencia para primer debate en Cámara de Representantes del presente Proyecto se publicó el 30 de septiembre de 2021, en la Gaceta No. 1349 de 2021. Fue debatido y aprobado el 14 de diciembre de 2021 en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Durante el debate en la Comisión Sexta fue puesto a consideración de la Comisión una proposición de archivo radicada por los Representantes María José Pizarro, León Fredy Muñoz y Wilmer Leal; en la que se argumentaba que la iniciativa no era conveniente por las razones expuestas por parte del Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y algunos representantes del sector. Dicha proposición fue negada mediante votación en la Comisión.

La ponencia para segundo debate en Cámara de Representantes de este Proyecto se publicó el 28 de diciembre de 2021 y el 8 de febrero de 2022, en las Gacetas No. 1921 de 2021 y 044 de 2022. Fue debatido y aprobado el 18 de mayo de 2022 en sesión Plenaria de la Cámara de Representantes, según consta en la Gaceta No. 563 de 2022.

Continuando con el tránsito legislativo del proyecto, el 25 de octubre de 2022 se me designó como ponente. Posteriormente, el día 29 de noviembre de 2022 fue rendido el primer debate ante la comisión sexta de Senado.

2. OBJETO

La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística - CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los

afectados por siniestros viales.

3. CONTENIDO

La presente iniciativa cuenta con nueve (9) artículos, incluida su vigencia.

El artículo primero (1°) Objeto

En el artículo segundo (2°), se modifica el artículo 12° de la Ley 769 de 2002, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos Organismos de Apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición voluntaria de CEA persona natural a jurídica en un plazo de seis (6) meses a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. Se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3°), se modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. En este, se precisan las capacitaciones a impartir por parte de los CEA, dando mayor claridad sobre sus condiciones. También, se incluye la modalidad de capacitación teórica por modalidad virtual.

El artículo cuarto (4°) establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte del Ministerio de Transporte, que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.

El artículo quinto (5°) modifica el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, y establece la implementación de “cepos” y otras tecnologías para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.

El artículo sexto (6°) establece la obligación a los Centros de Diagnóstico automotor (CDA) de tomar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular.

El artículo séptimo (7°), establece unas obligaciones para las cuales serán corresponsables las empresas de transporte público.

El artículo octavo (8°), establece la obligación de depurar datos en el RUNT.

El artículo 9°, es la vigencia.

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS¹

Actualmente, en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT), cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.

Desde la Ley 33 de 1986 hasta la Ley 769 de 2002, se estableció la existencia y funcionamiento de los CEA en Colombia, fijando también las condiciones de operación en capacitación y expedición de los certificados de su competencia, siempre a partir de la reglamentación que sobre la materia efectúa el Ministerio de Transporte. Los CEA se pueden constituir como persona natural y jurídica.

Los CEA, en su mayoría, están constituidos como persona natural, razón por la cual su responsabilidad ante alguna sanción o multa recae en el patrimonio de la persona, situación que afecta gravemente lo personal a raíz de una actividad empresarial y que genera un déficit de protección a las víctimas.

Además, el traspaso o transición de un CEA persona natural a persona jurídica no existe en la legislación actual, puesto que simplemente se tiene que liquidar, culminar y cerrar totalmente el primero, perdiendo toda la antigüedad y su acreditación o habilitación, para posteriormente arrancar de cero con la segunda figura. A esto se suma, que el promedio de tiempo en obtener el nuevo certificado de habilitación y la licencia de funcionamiento puede oscilar entre los 8 meses a 12 meses, periodo en el cual el aspirante al traspaso de figura no puede operar, situación que impide que cualquier actividad comercial sea sostenible.

Esta iniciativa propone organizar el funcionamiento integral de los CEA, ampliar su campo de acción, mediante el ajuste y la actualización de su marco legal, permitiendo un mayor control y autocontrol, y así, lograr que se continúe corrigiendo las falencias que se presentan y se eviten malas prácticas en la operación de los CEA.

Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

Justificación del Proyecto de Ley

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la

¹ Ibidem

Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

Este resultado, se da luego de que la Superintendencia realizara en el periodo de tiempo mencionado cerca de 1000 visitas de inspección a los CEA, obligando a adelantar cerca de 439 investigaciones directas.

La Superintendencia insiste en que los altos niveles de accidentalidad están ligados a las malas prácticas desarrolladas por algunos CEA².

Los Centros de Enseñanza Automovilística por su parte, aducen que existen como mínimo tres (3) causales de fondo relacionadas con la seguridad vial que se deben conjurar si se quiere reducir las trágicas estadísticas:

1. La malla curricular que se imparte en Colombia es bastante precaria donde todavía se están formando “conductores mecánicos” como lo definió la Ley 33 de 1986 o el derogado Acuerdo 051 de 1993 haciendo enfoque en materias como mecánica básica y dejando de lado áreas técnicas importantes relacionadas con la seguridad vial y el estándar mínimo de competencia del conductor.
2. Los programas de formación son escasos en la cantidad de horas prácticas que se le dictan al aspirante a conductor y es oportuno que la Agencia Nacional de Seguridad Vial regule las modificaciones que se deben hacer en lo que respecta a la formación y evaluación de conductores.
3. Se requiere realizar exámenes teórico-prácticos que por mandato de la Ley 769 de 2002 deberían adelantar y aprobar previamente los futuros conductores asegurando un estándar mínimo de calidad.

Lo cierto es que antes de la pandemia del SARS-COVID, la Organización Mundial de la Salud declaró como PANDEMIA la cantidad de muertos causados en SINIESTROS VIALES y desde entonces había enfocado sus esfuerzos para reducir, a nivel mundial, las trágicas estadísticas que giran en torno a este flagelo.

² Revista Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%B1anza%20Automovil%C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia>

Con base en la información reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la cantidad de personas fallecidas entre los años 2016 a 2020 es la que sigue a continuación:

Actor Vial	FALLECIDOS					Total por usuario
	2016	2017	2018	2019	2020(P)	
Usuario de moto	3.758	3.374	3.458	3.666	2.908	17.164
Pealón	1.857	1.790	1.765	1.747	1.128	8.287
Usuario de vehículo	921	868	920	906	624	4.239
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	433	2.046
Sin Información	222	297	262	62	343	1.186
Usuario otros	21	15	17	14	22	89
Total por año	7.158	6.719	6.850	6.826	5.458	33.011

Fuente: ANSV 2021
(P) Para 2020 la información es preliminar y sujeta a cambios cuando una vez el INMLCF genere una cifra definitiva

La tabla anterior, muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020. A pesar de los esfuerzos de las autoridades y las campañas sobre seguridad vial que se adelantan en el país, los casos en siniestralidad vial y sus consecuencias en la vida e integridad de las personas no cesan y el panorama continúa siendo desalentador.

Volviendo a lo que se denomina “malas prácticas” cometidas por algunos CEA, predomina la corrupción en la expedición irregular de los certificados de cursos de conducción, certificando personas sin los conocimientos exigidos para conducir por las vías del país.

De acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, es muy usual encontrar en las visitas, por ejemplo: planillas de clase con fechas posteriores ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Superintendencia de Transporte en 2017, ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil³. Sin embargo, el SICOV aún no ha vinculado a los Centros

³ Revista Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en->

Integrales de Atención (CIA), otro OAT con responsabilidades en esta problemática.

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.⁴

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que ha permitido el SICOV ha permitido reducir considerablemente la falsedad e ilegalidad en estas operaciones. Sin embargo, es oportuno continuar estableciendo mecanismos que permitan mayor control sobre toda la operación de los CEA y su funcionalidad garantizando que se cumpla con todas las condiciones requeridas con el fin de formar a los mejores conductores y se reduzcan los casos de accidentes y siniestros en las vías del país.

Visitas de inspección de la Superintendencia de Transporte a los CEA - (2016 a 2020)

AÑO	TOTAL
2016	360
2017	310
2018	1
2019	15
2020	1
Total General	687

Fuente: Superintendencia de Transporte

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020), la Superintendencia de Transporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la tabla anterior, y se destaca que a partir del año 2018, se disminuyeron dichas visitas a razón de la entrada en operación en diciembre de 2017 del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) para CEA, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

- ✓ El registro del pago de la capacitación y de la certificación del aspirante a conductor.
- ✓ La participación real y presencial de los aspirantes a conductores.
- ✓ Que los certificados se expidan desde la ubicación geográfica autorizada para cada centro.

⁴ colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%BAanza%20Automovil%20C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia

⁴ Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-enseanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

- ✓ Que el certificado se expida una vez cursado y aprobado la totalidad del programa de capacitación.

En este sentido, a través de los homologados del SICOV para CEA, en el año 2018 se realizaron un total de seiscientos setenta y cinco (675) "visitas documentales", en las cuales a través del sistema se verificaban, entre otros aspectos: i) permanencia de los requisitos de habilitación; ii) enrolamiento de instructores y aspirantes durante el proceso de capacitación; iii) cumplimiento de requisitos de los instructores y vehículos, y; iv) cumplimiento de rango de tarifas.

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como el impacto que deben generar. Por lo anterior, se proponía inicialmente en este Proyecto, la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo, artículo que fue eliminado en el primer debate, teniendo en cuenta los conceptos del Ministerio y la Superintendencia de Transporte, y la ANSV⁵.

Por otro lado, no existe una reglamentación que fije los pasos y los requisitos para una transición de un CEA como persona natural hacia persona jurídica, que permita continuar con su operación mientras se surte dicho cambio.

Actualizar la legislación mejorará el funcionamiento de los CEA, facilitará los trámites y permitirá su transición a persona jurídica sin interrumpir su operación, beneficiará a los 893 CEA que a 31 de marzo de 2021 existen en el país, de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, y de las cuales 512 corresponden a persona natural y 381 a persona jurídica.

Teniendo en cuenta que la Ley 2251 de 2022 estableció que en los accidentes de tránsito en que sólo se generen daños materiales deben retirarse inmediatamente los vehículos colisionados sin intervención de la autoridad de tránsito, para amparar a los afectados por daños materiales causados por vehículos obligados a realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se establece como obligatorio el seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare daños materiales causados a terceros, a cargo de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que no tendría costo alguno para la ciudadanía.

Este seguro no es novedoso, por las siguientes razones:

- (i) Algunos de los riesgos amparados ya están previstos en la tarifa (Resolución Ministerio de Transporte No. 3318 de 14 de septiembre de 2015).

⁵ Gacetas No. 1921 de 2021 y 044 de 2022, pp. 29 y 16, respectivamente.

- (ii) Este seguro ya existe para vehículos de servicio público en virtud de los arts. 994 y 1003 del Código de Comercio y 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015, pero no para vehículos particulares, que genera un déficit de protección, por esa razón los vehículos que cumplan esta obligación estarían exceptuados.
- (iii) El art. 4 de la Ley 2161 de 2021 estableció un aseguramiento complementario y voluntario para cubrir responsabilidad civil por daños materiales a terceros, y como la Ley 2251 de 2022 suprimió el informe para este tipo de accidentes, es pertinente consagrarlo obligatorio, pero no a cargo de los usuarios.

Este seguro se sustenta en las siguientes razones:

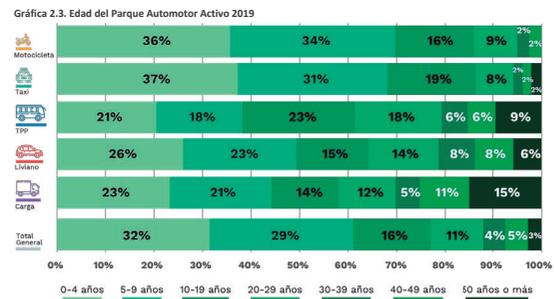
- Para junio de 2022, el parque automotor en Colombia es de 17.556.339, de los cuales: (i) 10.544.841 son motos; (ii) 6.822.576 son automóviles, camionetas, camiones, buses; (iii) 188.922 son maquinaria, remolques y semiremolques⁶. De acuerdo con información de FASECOLDA (2019)⁷, los vehículos asegurados en Colombia en todo riesgo (daños, hurto, responsabilidad civil y otros), corresponden a 1.605.790 del segmento de autos livianos y 240.781 motos. La antigüedad de vehículos en Colombia en promedio es de 17 años para automóviles y 11 años para motos⁸.
- De los vehículos livianos: el 50% tienen más de 10 años de antigüedad, el 36% tiene más de 20 años. De las motos: el 64% tiene más de 5 años de antigüedad, el 30% tiene más de 10 años⁹.

⁶ Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Balance del primer semestre 2022. Sector Tránsito y Transporte en Colombia. Recuperado de <https://www.runt.com.co/sites/default/files/Cifras-%20Balance%20Semestre%202022.pdf>

⁷ FASECOLDA. Comunicación del 11 de junio de 2021, con destino a la Comisión Sexta del Senado de la República. Anexo I.

⁸ La Republica. 13 de junio 2022. Edad promedio del parque automotor está creciendo: vehículos tienen 17,5 años. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/empresas/edad-promedio-del-parque-automotor-esta-creciendo-vehiculos-tienen-17-5-anos-3382797>

⁹ Ministerio de Salud y Protección Social y Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial - Colombia 2019, pág. 36. Recuperado de https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-12/AnuarioNacionaldeSV2019_compressed.pdf



Distribución porcentual del parque automotor activo de acuerdo a las edades y tipo de vehículo. Colombia 2019. Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito, Concesión -RUNT-. Colombia 1960 - 2019

- De los 145.921 siniestros viales en 2021, estuvieron involucrados 263.727 vehículos, de estos 127.783 (48%) fueron autos y camionetas, mientras que 72.197 (27%) fueron motos. De los 263.727 vehículos involucrados en los siniestros viales, 154.727 (59%) tenían antigüedad igual o menor a 10 años y 109.000 (41%) con más de 10 años¹⁰.
- De acuerdo con la información estadística del Seguro voluntario de automóviles (2017, 2018 y 2019), remitida por FASECOLDA el 11 de junio de 2021, en respuesta a la Comisión Sexta del Senado de la República¹¹, analizada en correlación con la información del Anuario Nacional de Siniestralidad Vial (2019 y 2021) y la información del RUNT (primer semestre 2022), se deduce:
 - Solo el 23% del parque automotor de livianos y otros vehículos está asegurado con alguna cobertura de seguros (1.605.790 de 6.822.576).
 - Solo el 2% del parque automotor de motos está asegurado con alguna cobertura de seguros (240.781 de 10.544.841).
 - El 27% de los siniestros viales lo provocó una moto, que de acuerdo con los datos normalmente no tienen seguro, mientras el 48% de estos siniestros fue provocado por un vehículo liviano cuyo parque está asegurado tan solo un 23%.

¹⁰ Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial - Colombia 2021, pp. 38, 39, 58, 59. Recuperado de: https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Anuario_Nacional_2021_Vfinal.pdf

¹¹ Anexo 1.

<ul style="list-style-type: none"> • La adquisición de seguros por parte de los propietarios del parque automotor es muy baja, debido al alto costo de los seguros y a la antigüedad de los vehículos¹², es difícil acceder a un seguro para los vehículos y en especial para las motos, lo que genera un déficit de protección que perjudica a las víctimas y puede ser cubierto actualmente con cargo al costo de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes sin cargos adicionales para los usuarios. • En conclusión, se observa una muy baja asegurabilidad, afectando a terceros quienes difícilmente pueden recuperar el valor del daño y a su vez generan trancones en la vía porque al no estar amparados presentan dificultades para la gestión del accidente, afectando la movilidad de todos. • El seguro obligatorio previsto en ese artículo debe ser asumido por los CDA mediante pólizas individuales por cada vehículo, pues si se permitiera una póliza grupal sería inane la medida frente al déficit de protección de las víctimas. • Se define el valor mínimo asegurado de este seguro. Igualmente, se prevé que en cada CDA debe garantizarse la existencia de los puntos necesarios para la expedición de los seguros obligatorios previstos en esta Ley. <p>Este seguro tiene los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) El art. 202 del Decreto Ley 19 de 2012 modificó a su vez el art. 52 de la Ley 769 de 2002 para establecer que la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes debe hacerse a partir del sexto (6°) año de matrícula del vehículo, lo que si bien favorece la venta de vehículos nuevos genera un déficit de protección a usuarios y afectados por daños materiales causados por vehículos con antigüedad superior a seis (6) años; o no les venden el seguro todo riesgo o es más caro; (ii) Por esta razón, este seguro, sin cargo o costo adicional, porque debe ser asumido por los CDA, garantiza que el asegurador cubra los daños materiales y protege el patrimonio de los usuarios que cumplan el deber de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes; (iii) Este aseguramiento a cargo de los CDA contribuiría con la movilidad en casos de daños materiales que involucren vehículos no cubiertos por otros seguros, <p><small>¹² Según el artículo 52 de la Ley 769 de 2002 (modificado por los artículos 12 de la Ley 1383 de 2010 y 202 del Decreto Ley 19 de 2012), "Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6) año contado a partir de la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula".</small></p>	<p>porque desde las Leyes 2161 de 2021 (arts. 12 y 13) y 2251 de 2022 (art. 16) se consagró que en caso de accidentes que generen daños materiales deben retirarse los vehículos inmediatamente y las aseguradoras asumen el trámite posterior; y</p> <ul style="list-style-type: none"> (iv) Cubrir el déficit de aseguramiento permite gestionar mejor la movilidad y la resolución de conflictos por daños materiales por accidentes de tránsito, que podrían resolverse mediante conciliación con asistencia del asegurador, como en el caso de los vehículos que si están cubiertos. <p>En armonía con esta solución definitiva, es necesario derogar el art. 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el art. 4 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>5. MARCO NORMATIVO</p> <p>Competencia del Congreso de la República</p> <p>Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1.991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1.992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes" de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.</p> <p>Por su parte, el artículo 2 de la Ley 3 de 1992 "Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones", consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Sexta, las siguientes:</p> <p><i>"ARTÍCULO 2o. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.</i></p> <p><i>Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:</i> <i>(...)</i> <i>Comisión Sexta.</i> <i>Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos;</i></p>
<p><i>órbita geostacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura.</i> <i>(...)"</i>. (Negrillas y subrayados fuera del texto original).</p> <p>Normatividad vigente</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el Decreto-Ley 1344 de 1970, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.</p> <p>La Ley 33 de 1986 que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempló la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;</p> <p><i>"Artículo 1º. El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así: Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Por escuelas de enseñanza automovilística.</i> <i>2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos..."</i> <p>También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.</p> <p><i>"Artículo 2º. El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 12 Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas necesitan para su funcionamiento licencia del Instituto Nacional del Transporte, INTRA, otorgada a través de su Oficina Central y sus Direcciones Regionales, renovable cada cinco (5) años, para lo cual deben llenar los siguientes requisitos:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Solicitar autorización de funcionamiento ante las dependencias del INTRA con competencias en el lugar donde aspira a funcionar. La solicitud deberá indicar el nombre de la escuela, domicilio, el nombre del propietario y del Director de la escuela y especificar la clase de vehículos sobre los cuales versará la enseñanza.</i> <i>2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.</i> <i>3. Demostrar que cuenta con vehículos automotores de modelos no superiores a diez (10) años correspondientes a la enseñanza que se va a impartir y técnicamente adaptados.</i> <i>4. Otorgar garantía bancaria, prendaria, hipotecaria o de seguros en cuantía menor de cien (100) salarios mínimos con el fin de garantizar la indemnización de los daños que se produzcan por causa o con ocasión de la enseñanza.</i> <i>5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos,</i> 	<p><i>capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.</i></p> <p><i>6. Demostrar que el Director ha sido capacitado como instructor de técnicas de conducción por el SENA. Parágrafo. Durante todo el tiempo de su funcionamiento la escuela de enseñanza automovilística deberá mantener vigente la cuantía de la póliza establecida en el numeral cuatro (4) y los demás requisitos señalados en este artículo..."</i></p> <p>Y en sus artículos 3 y 4 enuncia funciones que el SENA y el INTRA deben determinar en materia de enseñanza, equipos y condiciones de los vehículos para otorgar la licencia de funcionamiento a los CEA, así como las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de la norma.</p> <p><i>"Artículo 3º. El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 13. El SENA determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos y demás requisitos pedagógicos que el INTRA exigirá a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento..."</i></p> <p><i>Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 14 El INTRA controlará periódicamente el debido funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística. El incumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento será sancionado así:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. La primera vez con amonestación escrita.</i> <i>2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.</i> <i>3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.</i> <p><i>La cuarta vez, con la cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento. Las sanciones aquí estipuladas se impondrán sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.</i></p> <p>La Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, enmarca la figura y naturaleza de los Centros de Enseñanza para conductores y de los Centros de enseñanza para formación de instructores. Y en su Capítulo I en el Título II abarca todo lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística;</p> <p><i>"ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</i></p>

<p>ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.</p> <p>ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.</p> <p>ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público. El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes”.</p> <p>La Ley 1397 de 2010, modificó la Ley 769 de 2002 respecto a las facultades de los titulares de las licencias de conducción de acuerdo a su categoría, también sobre las disposiciones del examen teórico y práctico, y sobre las sanciones al incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los CEA, entre otros.</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 15. Constitución y funcionamiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley...”</p> <p>“Artículo 2º. El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 18. Facultad del titular. (...)</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a refrendar una licencia de conducción...”</p>	<p>“Artículo 4º. El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 154. Centros de enseñanza. El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento establecido en el presente Código”.</p> <p>6. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS</p> <p>La Confederación Colombiana de Municipios remitió observaciones al Proyecto de Ley. En primer lugar, consideran que la iniciativa es importante debido a que “los Centros de Enseñanza Automovilística son organismos de apoyo de especial importancia a las autoridades de tránsito, por cuanto su labor como establecimientos educativos que realizan la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores, es fundamental no solo en las labores de los Organismos de Tránsito, sino también en los resultados de los programas de seguridad vial. Por tanto, regular aspectos no contemplados actualmente en la ley, es trascendental para unificar condiciones y mejorar el servicio en favor del ciudadano”.</p> <p>Por su parte, FENALCO emitió unos comentarios sobre la no conveniencia de algunas disposiciones del artículo 4 de la ponencia en primer debate, lo cual fue acogido.</p> <p>En segundo lugar, remiten un conjunto de observaciones que fueron estudiadas y acogidas en la ponencia para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, con el propósito de enriquecer y robustecer su contenido.</p> <p>Durante el trámite en la Cámara de Representantes se llevó a cabo una mesa técnica virtual con el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, en donde cada entidad expuso sus consideraciones con respecto a esta iniciativa legislativa. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un concepto técnico, en donde considera que el artículo 4 y un parágrafo del artículo 3 de la ponencia para primer debate generaba impacto fiscal.</p> <p>De igual manera, se realizó una reunión virtual de carácter técnico el 29 de noviembre de 2021 en donde se invitó al gremio y a las asociaciones del sector de los CEA de todo el país, allí se generó el espacio para escuchar las opiniones que sobre esta iniciativa tiene el sector. También asistieron los Representantes León Frey Muñoz y Luis Fernando Gómez, y se conectaron asesores de los Representantes Aquileo Medina, Mónica Raigoza y Wilmer Leal¹³.</p> <p>Todos estos espacios generaron observaciones que en su gran mayoría fueron tenidas en</p> <p>¹³ Gaceta No. 1921 de 2021.</p>
<p>cuenta y dieron lugar a ajustes mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.</p> <p>De igual manera, durante su paso por el Senado de la República fue emitido concepto por parte del Ministerio de Transporte, en donde particularmente se consideró disminuir el tiempo de transición otorgado a los CEA de tres años a 6 meses, observaciones que fueron tenidas en cuenta en su totalidad.</p> <p>7. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual</p> <p>“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congreso pueda encontrar”.</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) <u>Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p>	<p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).</p> <p>Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto, se debe tener en cuenta que el Congreso, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA). En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congreso evaluarlos.</p> <p>6. IMPACTO FISCAL</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7º de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:</p>

“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas (subrayado y negrita fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (resaltado fuera de texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa** (subrayado y negrita fuera de texto):

“35. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. (...)

36. (...)

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.” (subrayado y negrita fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de

aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado por Comisión Sexta de Senado	Articulado propuesto para Segundo debate en Senado	Justificación
EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:	EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:	
Título del Proyecto: “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Por técnica legislativa, se precisa la redacción del título del Proyecto, a fin de cumplir los estándares de exequibilidad (cfr., Corte Constitucional, sentencia C-1046 de 2005)
ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo	ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las	Por técnica legislativa, se precisa la redacción del título del Proyecto, a fin de cumplir los estándares de exequibilidad (cfr., Corte Constitucional, sentencia C-1046 de 2005)

condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros	realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros	
ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así: “ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción. Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga. PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se	“ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así: “ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción. Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, adicional a los cursos para obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción. PARÁGRAFO 1. Con el fin de	Se acogen las recomendaciones realizadas por el Ministerio de Transporte, en cuanto a términos. Considera conveniente determinar un periodo transitorio de seis (6) meses para realizar la transición de persona natural a persona jurídica y para reglamentar lo relacionado con la transición, ya que al ser modificación de un trámite la expedición de la correspondiente reglamentación requiere que se soliciten conceptos del Departamento Administrativo de la Función Pública y de la Superintendencia de Industria y Comercio, además de la publicación para conocimiento de la ciudadanía por 15 días, motivo por el cual en 90 días no podría completarse todo el proceso regulatorio.

constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas. Se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo”.	garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley. Transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas. Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite	A su vez, el Ministerio de Transporte considera pertinente incluir dentro de las capacitaciones que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, siempre y cuando estos se realicen independientemente de los contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística establecidos en la Resolución 20223040009425 de 2022, ya que podrían generar un costo mayor para los usuarios y no todos los usuarios los requieren.
---	---	---

<p><u>que el beneficiario original hace parte de la misma.</u></p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis meses (6) noventa (90) días—contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.”</p>	<p>“ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este. La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá</p>	<p>Se acogen las observaciones esbozadas por El Ministerio de Transporte, este considera pertinente indicar, como se mencionó en la observación al artículo 2 del presente proyecto de ley, los cursos adicionales que puedan impartir los CEA no sean incluidos en el curso de formación a conductores, ya que podrían generar un costo mayor para los usuarios y no todos los usuarios los requieren.</p> <p>Ahora bien, en la actual malla curricular establecida en la Resolución 3245 de 2009 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 20223040009425 de 2022, se estableció la obligación que tienen los CEA de brindar</p>
<p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este. La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá</p>	<p>“ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica.</p>	<p>Se acogen las observaciones esbozadas por El Ministerio de Transporte, este considera pertinente indicar, como se mencionó en la observación al artículo 2 del presente proyecto de ley, los cursos adicionales que puedan impartir los CEA no sean incluidos en el curso de formación a conductores, ya que podrían generar un costo mayor para los usuarios y no todos los usuarios los requieren.</p> <p>Ahora bien, en la actual malla curricular establecida en la Resolución 3245 de 2009 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 20223040009425 de 2022, se estableció la obligación que tienen los CEA de brindar</p>
<p>Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas con discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensusm de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de</p>	<p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas con discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensusm de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales</p>	<p>De esta manera, ya se está capacitando al conductor para mitigar futuros impactos al momento de conducir un vehículo, dichas capacitaciones se encuentran más alineadas con la actividad de conducción que las propuestas en el presente proyecto de ley.</p> <p>Adicionalmente, se considera que la reglamentación de lo señalado en el presente artículo le corresponde al Ministerio de Transporte y que la realización de cursos en la modalidad virtual debe garantizar la interoperabilidad con el sistema RUNT.</p>
<p>determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción:</p>	<p>Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT),—utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte.— Estas plataformas deberán que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p>	<p>capacitación a los usuarios en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La omisión de socorro (responsabilidad en caso de presenciar un accidente de tránsito y protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer)) 2. Actuación en caso de accidentes de tránsito (Protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, avisar y socorrer)). 3. Equipo de prevención (componentes y cómo usarlos)” desarrolla, entre otras cosas, el modo de uso del extintor que, como lo indica el artículo 30 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, hace parte del equipo de prevención y seguridad que se deben portar en los vehículos.
<p>manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p>	<p>de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.”</p>	<p>Se acogen las observaciones realizadas por el Ministerio de Transporte; considera preciso mencionar, que las mejoras regulatorias no deben establecer reglas que puedan generar una posible restricción al derecho a la libre competencia, aunque nos encontramos de acuerdo con la realización de un Análisis técnico y económico para conocer la situación actual de los organismos de apoyo al tránsito, es pertinente destacar que</p>
<p>ARTÍCULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y</p>	<p>ARTÍCULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p>	<p>Se acogen las observaciones realizadas por el Ministerio de Transporte; considera preciso mencionar, que las mejoras regulatorias no deben establecer reglas que puedan generar una posible restricción al derecho a la libre competencia, aunque nos encontramos de acuerdo con la realización de un Análisis técnico y económico para conocer la situación actual de los organismos de apoyo al tránsito, es pertinente destacar que</p>

<p>mortalidad.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p>	<p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p>	<p>el enfoque de dicho análisis no es generar una restricción al mercado, sino definir si es necesario hacer mejoras regulatorias.</p> <p>Así mismo, este Ministerio considera pertinente que el presente artículo sea analizado por la Superintendencia de Industria y Comercio.</p>	<p>mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así: "PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan</p>	<p>mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así: "PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad y podrá</p>	<p>Se realiza modificación de la numeración.</p>
<p>ARTÍCULO 5º. Agréguese un parágrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así: Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, deberá adoptar y proponer los</p>	<p>ARTÍCULO 5º. Agréguese un parágrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así: Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, deberá adoptar y proponer los</p>	<p>Se elimina el artículo teniendo en cuenta que incumple el principio de unidad de materia.</p>	<p>legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley".</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes.</p>	<p>SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley".</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes.</p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</p>
<p>con la misma finalidad y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito".</p>	<p>ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito".</p>	<p>Se ajusta la numeración.</p> <p>Se elimina el inciso, teniendo en cuenta que esta función desborda la capacidad de las aseguradoras y naturaleza del contrato de seguro.</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15</p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</p>
<p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15</p>	<p>Se ajusta la numeración.</p> <p>Se elimina el inciso, teniendo en cuenta que esta función desborda la capacidad de las aseguradoras y naturaleza del contrato de seguro.</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el</p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</p>

<p>servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción. Trantados de los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos que presten el servicio directamente; será obligatoria su exigencia a los propietarios de los vehículos para su vinculación y permanencia en la empresa, so pena de las sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte.</p>	<p>servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p><u>Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo directamente sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, con cargo al propietario del vehículo.</u></p> <p><u>El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción"</u></p>	<p>conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, algunos seguros como los de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual de transporte público, no puede ser adquirido por los propietarios de los vehículos, por el contrario, el tomador debe ser la empresa de transporte. Teniendo en cuenta que los documentos de tránsito que se exigen a una empresa por la prestación de un servicio público de transporte son responsabilidad de esta y no del propietario del vehículo. Lo que no ocurre con el SOAT, ya que su exigencia y adquisición está atada a que se realice por el propietario del vehículo.</p>	<p>ARTÍCULO 10º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 2º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>En primer lugar, se ajusta la numeración. Se precisan las normas objeto de modificación</p>
<p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>	<p>ARTÍCULO 8º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>	<p>Se ajusta la numeración</p>			
<p>8. PROPOSICIÓN</p> <p>En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la plenaria del Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 2161 de 2021, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística - cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones", con las modificaciones propuestas.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República.</p>			<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, adicional a los cursos para obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.</p>		

<p>Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.”</p> <p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT),—que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p>	<p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.”</p> <p>ARTÍCULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p>
<p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito”.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p><u>Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, con cargo al propietario del vehículo.</u></p>	<p><u>El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, sera obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción</u></p> <p>ARTÍCULO 8º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p> <p>ARTÍCULO 9º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>

<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 29 DE NOVIEMBRE DE 2022, DEL PROYECTO DE LEY No. 377 de 2022 SENADO, No. 221 de 2021 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Decreta:</p> <p>ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 12°. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p>	<p>Se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo".</p> <p>ARTÍCULO 3°. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14°. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por <u>este</u>.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con</p>
<p style="text-align: center;">tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas con discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 4°. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente vistas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Agréguese un parágrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, deberá adoptar y proponer los mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; deberán incorporar</p>	<p>como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p>ARTÍCULO 6°. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito".</p> <p>ARTÍCULO 7°. Adiciónese un parágrafo 2° al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 2°. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobre costo para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley".</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán</p>

corresponsables porque los vehículos que presten el servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.

Tratándose de los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos que presten el servicio directamente; será obligatoria su exigencia a los propietarios de los vehículos para su vinculación y permanencia en la empresa, so pena de las sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte.

ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.

ARTÍCULO 10º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.



Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 29 de Noviembre de 2022, el Proyecto de Ley **No. 377 de 2022 SENADO, No. 221 de 2021 CÁMARA** "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", según consta en el Acta No. 17, de la misma fecha.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 23 DE 2022 SENADO

por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones.

Señores

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE SENADO

Doctor

PRAXERE JOSÉ OSPINO REY

Secretario Comisión Séptima Constitucional Permanente
Congreso de la República

Referencia: Informe de ponencia segundo debate
Proyecto de ley número 023 de 2022 Senado.

De conformidad con lo dispuesto por la mesa directiva de esta comisión y, con fundamento en el mandato del artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, nos ha correspondido la honrosa designación para rendir ponencia en segundo debate al Proyecto Ley No. 23/2022 Senado, "Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones."

I. TRÁMITE DEL PROYECTO

EL presente proyecto de ley fue radicado ante la Secretaría General del Senado el 21 de julio del presente año, por el H.S Fabian Díaz Plata y fue asignado a la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado, por lo que fuimos encomendados los H.S Fabian Díaz Plata, Polivio Leandro Rosales Cadena y Honorio Miguel Henríquez Pinedo para rendir ponencia para primer debate, el proyecto fue debatido y aprobado en primer debate en la sesión de la Comisión Séptima de Senado el día 01 de noviembre del 2022 e igualmente ese día fuimos designados los H.S Fabian Díaz Plata, Polivio Leandro Rosales Cadena y Honorio Miguel Henríquez Pinedo, para rendir informe de ponencia para segundo debate.

II. ANTECEDENTES

La presente iniciativa legislativa fue presentada el 20 de julio del año 2020 y siguió su trámite legislativo tanto por la Cámara de Representantes como por el Senado, llegando a cuarto debate (segundo debate en Senado), sin embargo, por temas de tiempo y que supero su segunda legislatura este proyecto no alcanzó a ser sancionado como Ley de la República y se archivó.

Atendiendo la importancia del presente proyecto de ley y de los beneficios que este representaría para la conservación del medio ambiente y para incentivar la

creación de nuevos empleos, se presentó nuevamente el 21 de julio del 2022 y quedó radicada bajo el número 023 del 2022 Senado, fue asignada a la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República la cual designo como ponentes para primer debate a los H.S Fabian Díaz Plata, Polivio Leandro Rosales Cadena y Honorio Miguel Henríquez Pinedo, fue aprobado en primer debate el día 01 de noviembre del 2022 y se asignó como ponentes para segundo debate a los mismos senadores.

III. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley busca articular los lineamientos entregados por el Gobierno Nacional en la "Estrategia Nacional de Economía Circular" presentado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y generar un piso legal para la generación de empleos verdes en el territorio nacional. Las disposiciones contenidas estarán enmarcadas por los nuevos paradigmas de economía circular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el programa de "empleos verdes" desarrollado por la Organización Internacional de Trabajo - OIT y demás proposiciones teóricas y prácticas, avaladas por el Gobierno colombiano.

Los planteamientos que se encontrarán a continuación estarán enmarcados en la construcción de un nuevo paradigma productivo, evidenciando los avances de la economía circular y su articulación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, buscando la necesidad de profundizar masivamente el desarrollo de la economía circular como mecanismo parcial para la solución de la problemática ambiental.

La planeación, la pedagogía como estrategia para establecer este nuevo paradigma productivo, la profundización del reciclaje como herramienta de fortalecimiento económico local y el desarrollo de beneficios monetarios para las empresas que utilicen articulen esta nueva faceta de producción, serán las directrices que caractericen el desarrollo de este proyecto de ley.

IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El origen del término "Economía circular" proviene del campo de estudio de

ANEXO NO. 8

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1645

Bogotá, D. C., martes, 13 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

FE DE ERRATAS

FE DE ERRATAS – AL INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 35 DE 2022 SENADO, 173 DE 2022 DE CÁMARA

por el cual se reforma la Constitución Política de Colombia y se establece la jurisdicción agraria y rural.

FE DE ERRATAS - INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 035 DE 2022 SENADO Y 173 DE 2022 DE CÁMARA "POR EL CUAL SE REFORMA LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA Y SE ESTABLECE LA JURISDICCIÓN AGRARIA Y RURAL"

Bogotá D.C., 13 de diciembre de 2022

Doctores

ROY LEONARDO BARRERAS

Presidente Senado de la República

DAVID RICARDO RACERO MAYORCA

Presidente Cámara de Representantes

Referencia: FE DE ERRATAS al Informe de conciliación para el Proyecto de Acto Legislativo No. 35 de 2022 Senado – 173 de 2022 Cámara "Por el cual se reforma la constitución política de Colombia y se establece la jurisdicción agraria y rural."

Señores Presidentes:

En cumplimiento a la honrosa designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5° de 1992, los suscritos Congresistas, integrantes de la Comisión de Conciliación, nos permitimos presentar la siguiente FE DE ERRATAS al informe de conciliación presentado.

Por un error en la transcripción, no quedaron exactamente escritos los textos definitivos aprobados por la Plenaria de Senado y de Cámara del Proyecto de Acto Legislativo No. 35 de 2022 Senado – 173 de 2022 Cámara "Por el cual se reforma la constitución política de Colombia y se establece la jurisdicción agraria y rural.". Por tal razón, el texto conciliado repitió los mismos errores de transcripción, razón por la cual, mediante la presente Fe de Erratas se subsanan los errores y se establece textualmente lo aprobado por las plenarias y en consecuencia, se procede a corregir el texto final aprobado por la Comisión de Conciliadores.

Por lo anterior, los suscritos conciliadores PROPONEMOS a la Plenaria de la Cámara de Representantes y del Senado de la República acoger el siguiente texto:

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 13 de diciembre de 2022

Doctores

ROY BARRERAS MONTEALEGRE

Presidente Senado de la República

DAVID RACERO

Presidente Cámara de Representantes

Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de Ley 377 de 2022 senado , 221 de 2021 Cámara “Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística – cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones”.

Respetados Señores Presidentes:

Atendiendo las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5ª de 1992, los congresistas conciliadores nos permitimos someter a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara, para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia.

I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES

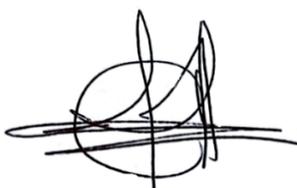
Los congresistas conciliadores dejan constancia que los textos aprobados en las plenarias de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, así como el texto conciliado que se pone a consideración, mantienen en su integridad la esencia y objeto original de la iniciativa. En consecuencia, atendiendo sendos argumentos de carácter legislativo, constitucional, legal y jurisprudencial que fueron discutidos, **los conciliadores acogen el texto propuesto y aprobado, y las modificaciones aprobadas; por la plenaria del Senado de la República en su integridad.**

Finalmente, se resalta que en el trámite de ambas cámaras la iniciativa fue aprobada de manera unánime por parte de todos los congresistas.

I. PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rinden informe de conciliación al Proyecto de Ley 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara *“Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística – cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones”*, y se solicita a la Plenaria de cada corporación que aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.

Firman los Honorables Congresistas,



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República



INGRID SOGAMOSO
Representante a la Cámara

II. TEXTO CONCILIADO

**PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO, 221 de 2021 CÁMARA
“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE
REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL
TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS
CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO
MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD
VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.

ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

“ARTÍCULO 12°. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.

Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.”

ARTÍCULO 3°. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

ARTÍCULO 14°. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:

a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.

b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT),—que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.

2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:

a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.

b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

PARÁGRAFO 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.

PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.”

PARÁGRAFO 4. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.

ARTÍCULO 4°. ANÁLISIS INTEGRAL DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO.

Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, las cuales deberán ser adoptadas dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del análisis, si se trata de asuntos de competencia directa del Ministerio de Transporte, o puestas a consideración del Congreso de la República mediante un proyecto de ley si se trata de asuntos de rango de ley, a fin de que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.

Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.

ARTÍCULO 5°. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:

“PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito”.

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.

ARTÍCULO 6°. Adiciónese un parágrafo 2° al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 2°. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.

Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.

En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley.

ARTÍCULO 7°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

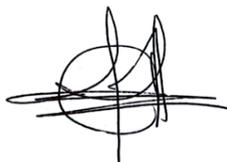
“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor, con el fin de que los conductores cumplan con la normatividad de tránsito, deberán contratar las capacitaciones necesarias para actualizar los conocimientos en materia de conducción y seguridad vial.

Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente ante los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, con cargo a sus propietarios.

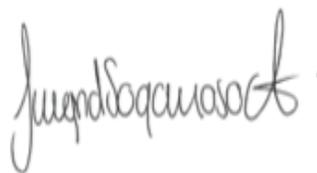
El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 8°. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.

ARTÍCULO 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República



INGRID SOGAMOSO
Representante a la Cámara

C O N T E N I D O

Gaceta número 1645 - Martes, 13 de diciembre de 2022

SENADO DE LA REPÚBLICA

FE DE ERRATAS

Págs.

Fe de erratas – al informe de conciliación al Proyecto de Acto legislativo número 35 de 2022 Senado, 173 de 2022 de Cámara, por el cual se reforma la Constitución Política de Colombia y se establece la jurisdicción agraria y rural..... 1

INFORMES DE CONCILIACIÓN

Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones..... 15

ANEXO NO. 9

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - Nº 1647

Bogotá, D. C., martes, 13 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

FE DE ERRATAS

FE DE ERRATAS - INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 035 DE 2022 SENADO Y 173 DE 2022 DE CÁMARA

por el cual se reforma la Constitución Política de Colombia y se establece la Jurisdicción Agraria y Rural.

FE DE ERRATAS - INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 035 DE 2022 SENADO Y 173 DE 2022 DE CÁMARA "POR EL CUAL SE REFORMA LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA Y SE ESTABLECE LA JURISDICCIÓN AGRARIA Y RURAL"

Bogotá D.C., 13 de diciembre de 2022

Doctores

ROY LEONARDO BARRERAS

Presidente Senado de la República

DAVID RICARDO RACERO MAYORCA

Presidente Cámara de Representantes

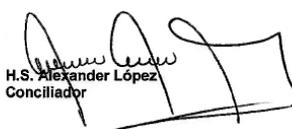
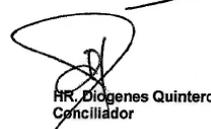
Referencia: FE DE ERRATAS al Informe de conciliación para el Proyecto de Acto Legislativo No. 35 de 2022 Senado – 173 de 2022 Cámara "Por el cual se reforma la constitución política de Colombia y se establece la jurisdicción agraria y rural."

Señores Presidentes:

En cumplimiento a la honrosa designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Congresistas, integrantes de la Comisión de Conciliación, nos permitimos presentar la siguiente FE DE ERRATAS al informe de conciliación presentado.

Por un error en la transcripción, no quedaron exactamente escritos los textos definitivos aprobados por la Plenaria de Senado y de Cámara del Proyecto de Acto Legislativo No. 35 de 2022 Senado – 173 de 2022 Cámara "Por el cual se reforma la constitución política de Colombia y se establece la jurisdicción agraria y rural.". Por tal razón, el texto conciliado repitió los mismos errores de transcripción, razón por la cual, mediante la presente Fe de Erratas se subsanan los errores y se establece textualmente lo aprobado por las plenarios y en consecuencia, se procede a corregir el texto final aprobado por la Comisión de Conciliadores.

Por lo anterior, los suscritos conciliadores PROPONEMOS a la Plenaria de la Cámara de Representantes y del Senado de la República acoger el siguiente texto:

<p>Dadas las anteriores consideraciones, nos permitimos presentar ante las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado, que a continuación transcribimos:</p> <p>Proyecto de Ley No. 019 de 2022 Senado y 254 de 2022 Cámara "Por medio del cual se reconoce al campesinado como sujeto político de derechos y de especial protección constitucional y se integra el bloque de constitucionalidad el texto de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Campesinos y de Otras Personas que Trabajan en las Zonas Rurales"</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>Artículo 1°. Modifíquese el artículo 64 de la Constitución Política de Colombia.</p> <p>Artículo 64. Es deber del Estado promover el acceso progresivo a la propiedad de la tierra de los trabajadores agrarios, en forma individual o asociativa, y a los servicios de educación, salud, vivienda, seguridad social, recreación, crédito, comunicaciones, comercialización de los productos, asistencia técnica y empresarial, con el fin de mejorar el ingreso y calidad de vida de los campesinos.</p> <p>El campesinado es sujeto político de derechos y de especial protección. Las comunidades campesinas tienen un particular relacionamiento con la tierra basado en la producción de alimentos, en garantía de la soberanía alimentaria, conforme a la economía campesina agraria y familiar, todas las actividades de transformación tendientes a mejorar la productividad de sus cultivos y las tecnologías para transformación que permitan darle valor agregado a sus productos y la protección del ambiente, así como en tradiciones y costumbres compartidas que los distinguen de otros grupos sociales.</p> <p>El Estado velará en forma especial por la protección y garantía de sus derechos individuales y colectivos, incluidos aquellos reconocidos por la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Campesinos y de Otras Personas que Trabajan en las Zonas Rurales, la cual hace parte del bloque de constitucionalidad.</p> <p>Parágrafo 1: Una ley reglamentará y desarrollará la forma como se garantizará la protección especial del campesinado.</p> <p>Parágrafo 2: La ley reglamentará, entre otras cosas, el derecho de los campesinos a retirarse de la colectividad, conservando el porcentaje de tierra que le corresponda.</p> <p>Artículo 2. Vigencia. El presente acto legislativo rige a partir de su promulgación.</p>	<p>De los Congressistas,</p> <div style="text-align: center;">  H.S. Alexander López Conciliador </div> <div style="text-align: center;">  H.R. Diógenes Quintero Conciliador </div>
---	--

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: right;">Bogotá, 13 de diciembre de 2022</p> <p>Doctores</p> <p>ROY BARRERAS MONTEALEGRE Presidente Senado de la República</p> <p>DAVID RACERO Presidente Cámara de Representantes</p> <p>Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de Ley 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística – cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetados Señores Presidentes:</p> <p>Atendiendo las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5ª de 1992, los congresistas conciliadores nos permitimos someter a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara, para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia.</p> <p>I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES</p> <p>Los congresistas conciliadores dejan constancia que los textos aprobados en las plenarias de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, así como el texto conciliado que se pone a consideración, mantienen en su integridad la esencia y objeto original de la iniciativa. En consecuencia, atendiendo sendos argumentos de carácter legislativo, constitucional, legal y jurisprudencial que fueron discutidos, los conciliadores acogen el texto propuesto y aprobado, y las modificaciones aprobadas; por la plenaria del Senado de la República en su integridad.</p> <p>Finalmente, se resalta que en el trámite de ambas cámaras la iniciativa fue aprobada de manera unánime por parte de todos los congresistas.</p>	<p>I. PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rinden informe de conciliación al Proyecto de Ley 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística – cea, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones", y se solicita a la Plenaria de cada corporación que aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.</p> <p>Firman los Honorables Congressistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  ANA MARIA CASTAÑEDA Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  INGRID SOGAMOSO Representante a la Cámara </div> </div>
---	--

<p>II. TEXTO CONCILIADO</p> <p>PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO, 221 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 12°. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.</p>	<p>Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo."</p> <p>ARTÍCULO 3°. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14°. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.</p>
<p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte."</p> <p>PARÁGRAFO 4. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.</p> <p>ARTÍCULO 4°. ANÁLISIS INTEGRAL DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, las cuales deberán ser adoptadas dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del análisis, si se trata de asuntos de competencia directa del Ministerio de Transporte, o puestas a consideración del Congreso de la República mediante un proyecto de ley si se trata de asuntos de rango de ley, a fin de que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p>	<p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito".</p> <p>La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.</p> <p>ARTÍCULO 6°. Adiciónese un parágrafo 2° al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p> <p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p>

En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley.

ARTÍCULO 7°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor, con el fin de que los conductores cumplan con la normatividad de tránsito, deberán contratar las capacitaciones necesarias para actualizar los conocimientos en materia de conducción y seguridad vial.

Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo, directamente ante los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, con cargo a sus propietarios.

El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 8°. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.

ARTÍCULO 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República



INGRID SOGAMOSO
Representante a la Cámara

**INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY NÚMERO 222 DE 2022
SENADO, 261 DE 2022 CÁMARA**

por medio de la cual se crea el ministerio de igualdad y Equidad y se dictan otras disposiciones.

**INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY No.222 DE 2022
SENADO Y 261 DE 2022 CÁMARA.**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL MINISTERIO DE IGUALDAD Y
EQUIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

Bogotá D.C., 13 de diciembre de 2022

Doctores

ROY LEONARDO BARRERAS
Presidente Senado de la República
DAVID RICARDO RACERO MAYORCA
Presidente Cámara de Representantes Ciudad

Referencia. - Informe de Conciliación al Proyecto de Ley No.222 de 2022 Senado y 261 de 2022 Cámara “Por medio de la cual se crea el Ministerio de Igualdad y Equidad y se dictan otras disposiciones”.

Señores presidentes:

De acuerdo con las designaciones realizadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación, nos permitimos someter a consideración de las plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes, para continuar con el trámite correspondiente, el texto conciliado del Proyecto de Ley de la referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados en Sesión Plenaria de la Cámara y la Sesión Plenaria del Senado, como se observa en el siguiente cuadro:

ANEXO NO. 10



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1659

Bogotá, D. C., miércoles, 14 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO DE LA REPÚBLICA, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 72 DE 2022 SENADO

por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia.

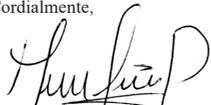
Bogotá D. C., diciembre de 2022

Honorable Senadora
Norma Hurtado Sánchez
Presidente Comisión Séptima Constitucional Permanente.
Praxere José Ospino Rey
Secretario Comisión Séptima
Senado de la República

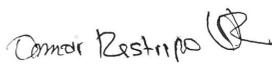
Referencia: Informe de Ponencia para segundo debate en el Senado de la República al **Proyecto de ley 072 de 2022**.

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en los artículos 150, 153 y 174 de la Ley 5 de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para segundo debate en Senado de la República, al **Proyecto de ley 072 de 2022**, *“por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia”*.

Cordialmente,


MARTHA ISABEL PERALTA E.
Senadora de la República
Coordinadora ponente


FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República
Ponente


OMAR RESTREPO CORREA
Senador de la República
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 072 DE 2022, *“por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia”*.

CONTENIDO

- I. Trámite Legislativo
- II. Objeto y contenido del proyecto
- III. Marco legal
- IV. Justificación de la iniciativa
- V. Texto Aprobado en primer debate
- VI. Pliego de modificación
- VII. Posibles conflictos de interés
- VIII. Proposición
- IX. Texto propuesto para segundo debate

I. TRÁMITE LEGISLATIVO

El Proyecto de Ley 072 de 2022 Senado *“Por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia”*, fue radicado el 28 de julio de 2022 en el Senado de la República, por los senadores Robert Daza Guevara, Alexander López Maya, Pablo Catatumbo Torres, César Augusto Pachón, Sandra Ramírez Lobo, Wilson Arias Castillo, María José Pizarro Rodríguez, y los representantes Eduard Sarmiento Angulo, Erick Velasco y David Racero Mayorca. Una vez repartido el Proyecto de Ley para conocimiento de la Comisión Séptima Constitucional Permanente quienes firmamos el presente informe también fuimos designados como ponentes para rendir ponencia en primer debate.

El texto del Proyecto de Ley fue publicado en la Gaceta 890 de 2022, del 06 de agosto del presente año. El informe de ponencia para primer debate fue radicado el 21 de octubre y publicado en la Gaceta 1304 del 24 de octubre de 2022.

El proyecto de ley se discutió y aprobó el 28 de noviembre de 2022, de acuerdo con el acta No. 26 de la Legislatura 2022-2023.

II. OBJETO

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto avanzar en la garantía del derecho a la salud de la población colombiana ajustando la normatividad interna sobre calidad del aire en lo

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 13 DE DICIEMBRE DE 2022 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES</p> <p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 13 DE DICIEMBRE DE 2022 AL PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO – 221 DE 2021 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 12°. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones</p>	<p>especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.</p> <p>Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.”</p> <p>ARTÍCULO 3°. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 14°. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.</p>
<p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>a) Talleres prácticos de formación: Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan</p>	<p>recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.”</p> <p>PARÁGRAFO 4. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.</p> <p>ARTÍCULO 4°. ANÁLISIS INTEGRAL DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, las cuales deberán ser adoptadas dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del análisis, si se trata de asuntos de competencia directa del Ministerio de Transporte, o puestas a consideración del Congreso de la República mediante un proyecto de ley si se trata de asuntos de rango de ley, a fin de que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p>

<p>ARTÍCULO 5º. Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán por sí mismos o a través de un tercero contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor garantizando la inmovilización del vehículo, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito".</p> <p>La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese un parágrafo 2º al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p>	<p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p>Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente ante los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, con cargo a sus propietarios.</p> <p>El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción.</p> <p>ARTÍCULO 8º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>														
<p>ARTÍCULO 9º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO – 221 DE 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Cordialmente,</p> <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República.</p> <p>El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022, de conformidad con el texto propuesto para segundo debate.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;">CONTENIDO</div> <p>Gaceta número 1659 - Miércoles, 14 de diciembre de 2022 SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 85%;"></th> <th style="width: 15%; text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Informe de ponencia para segundo debate en Senado de la República, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 72 de 2022 Senado, por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">TEXTOS DE PLENARIA</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 01 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 1º de la Ley 1335 de 2009 y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">7</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 184 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 1480 de 2011 y se crean garantías de protección en favor del consumidor de comercio electrónico.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">7</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 12 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 222 de 2022 Senado, 261 de 2022 cámara, por medio de la cual se crea el Ministerio de Igualdad y Equidad y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">9</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">12</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Informe de ponencia para segundo debate en Senado de la República, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 72 de 2022 Senado, por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia.	1	TEXTOS DE PLENARIA		Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 01 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 1º de la Ley 1335 de 2009 y se dictan otras disposiciones.	7	Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 184 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 1480 de 2011 y se crean garantías de protección en favor del consumidor de comercio electrónico.	7	Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 12 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 222 de 2022 Senado, 261 de 2022 cámara, por medio de la cual se crea el Ministerio de Igualdad y Equidad y se dictan otras disposiciones.	9	Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.	12
	Págs.														
Informe de ponencia para segundo debate en Senado de la República, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 72 de 2022 Senado, por el cual se protege el derecho a la salud ajustando la regulación mínima sobre calidad del aire en lo relativo al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre y se dictan disposiciones orientadas a la aplicación del principio de progresividad y prevención en la materia.	1														
TEXTOS DE PLENARIA															
Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 01 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 1º de la Ley 1335 de 2009 y se dictan otras disposiciones.	7														
Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 184 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 1480 de 2011 y se crean garantías de protección en favor del consumidor de comercio electrónico.	7														
Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 12 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 222 de 2022 Senado, 261 de 2022 cámara, por medio de la cual se crea el Ministerio de Igualdad y Equidad y se dictan otras disposiciones.	9														
Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 13 de diciembre de 2022 al Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.	12														

ANEXO NO. 11



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

Bogotá D.C.

Señor

David Alonso Avendaño Martínez

d.am26@hotmail.com

Asunto: Tránsito. Organismos de apoyo.

Respetado señor

En atención al oficio radicado con el No. 20203030761012, mediante el cual eleva unos interrogantes relacionados con los organismos de apoyo, de manera atenta esta Oficina Asesora de Jurídica da respuesta en los siguientes términos:

PETICIÓN

“ 1. En los municipios en los cuales no hay presencia de Organismos de Apoyo al Tránsito, ¿qué obligación tiene el Estado colombiano de proveer en dicho casco urbano los servicios prestados por estas entidades y saciar la necesidad a los ciudadanos, sin que ello implique desplazamiento a otros lugares?

2. ¿Cuál es la distancia mínima necesaria entre el casco urbano de un municipio sin presencia de Organismos de Apoyo al Tránsito y el casco urbano de un municipio con presencia de Organismos de Apoyo al Tránsito para que el Estado colombiano entre a proveer los servicios en aquel?

3. Si la distancia mínima necesaria entre las ubicaciones referidas en el numeral anterior se fija en kilómetros, conceptuar si dicha distancia: (i) es kilométrica según el medio de transporte (terrestre o fluvial según corresponda) o, (ii) es lineal recta entre los dos puntos.

4. Conceptuar, de conformidad con el párrafo 1° del artículo 3° de la Ley 769 de 2002 2, si la figura de suministro de los servicios propios de los Organismos de Apoyo al Tránsito por parte del Estado se efectuaría (i) mediante concesión a otra entidad de similares características (talleres automotrices en los casos de los CDA, centros médicos o IPS en los casos de los CRC, etc), (ii) mediante habilitación de un Organismo de Apoyo de carácter público bajo las normas generales o, (iii) cuál sería el mecanismo.

5. ¿Cuáles son las condiciones o requisitos para solicitar al Estado el proveer los servicios de los Organismos de Apoyo al Tránsito en los municipios en los cuales no existe hoy estos?

6. ¿Puede un Organismo de Apoyo al Tránsito habilitado, ofrecer y prestar sus servicios directamente en un municipio donde no existan Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados? Indicar la respuesta por separado respecto de cada uno de los Organismos de Apoyo al Tránsito (CEA, CIA, CRC y CDA).

En caso afirmativo, indicar si existen o no condiciones particulares al respecto e indicar la

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

norma que establece dichas condiciones particulares.

En caso negativo, indicar cuál es la norma que contiene la prohibición y/o restricción expresa.”

CONSIDERACIONES

Sea lo primero señalar que de conformidad con el artículo 8 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011 modificado por el Decreto 1773 de 2018, son funciones de la oficina asesora de jurídica de éste Ministerio las siguientes:

“8.1. Asesorar y asistir al Ministro y demás dependencias del Ministerio en la aplicación e interpretación de las normas constitucionales y legales.

8.7. Atender y resolver las consultas y derechos de petición relacionados con las funciones de la oficina, presentados ante el Ministerio por personas de carácter público o privado”.

Significa lo anterior que sus funciones son específicas no siendo viable entrar a analizar un caso en concreto, así las cosas, este Despacho de acuerdo a sus funciones se referirá de manera general y en lo que le compete al tema objeto de análisis así:

La Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, en varias de sus disposiciones se refiere, entre otros aspectos, al Ministerio de Transporte como la autoridad suprema de tránsito, a las autoridades de tránsito y también a los organismos de tránsito **y a las entidades públicas y privadas que constituyen organismos de apoyo a las autoridades de tránsito**, en los siguientes términos:

*Artículo 1º. **Modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 1º.** Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.*

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. (Énfasis nuestro)

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

circulación, educación y descentralización.

Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Centro de diagnóstico automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Adicionalmente, es preciso señalar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre no contempla una definición para **organismos de apoyo**, no obstante, es pertinente invocar otros apartes de la Ley 769 de 2002 "**Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones**", alusivo a la competencia de las autoridades de tránsito, en donde hace mención de dichos organismos, a saber:

"Artículo 3°. (Modificado por la [Ley 1383 de 2010](#), artículo 2°). Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

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 Agentes de Tránsito y Transporte.

*Parágrafo 1°. **Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.***

(...)

*Parágrafo 3°. **Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte (hoy Superintendencia de Transporte).** (Resaltado fuera del texto original).*

(...)





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

Artículo 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

Parágrafo 2°. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

Parágrafo 3°. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. **(Nota: Este inciso fue declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-568 de 2003, en relación con los cargos analizados en la misma.)**

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.
(...)

TITULO II

REGIMEN NACIONAL DE TRANSITO

CAPITULO I

CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

Artículo 12. Naturaleza. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Artículo 13. Formación instructores en conducción. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Artículo 14. Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.

*Parágrafo 1°. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte.
(...)*

*Artículo 15. **Modificado por la Ley 1397 de 2010, artículo 1º. Constitución y funcionamiento.** El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.
(...)*

*Artículo 19. **Modificado por el Decreto 2106 de 2019, artículo 119.** Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

Para vehículos particulares:

- a) Saber leer y escribir.*
- b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.*
- c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas o privadas que se encuentren debidamente registradas en el sistema RUNT.*
- d) Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.*
- e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o como un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.*

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos previstos en los literales a, d y e anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

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

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

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

Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.

Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación. (Énfasis nuestro)
(...)

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

*Artículo 53. Modificado por el **Decreto 2106 de 2019**, artículo 111. Centros de diagnóstico automotor. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos y registrados ante el RUNT, que posean las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y de desarrollo sostenible, en el marco de sus competencias.*
(...)

*Artículo 136. Modificado por el **Decreto 19 de 2012**, artículo 205, con excepción de los parágrafo 1º y 2º. (Nota: Ver Sentencia **C-849 de 2012**, respecto al artículo 205.). Reducción de la Multa. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:*

1. Numeral modificado por el **Decreto 2106 de 2019, artículo 118.** Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o

2. Numeral modificado por el **Decreto 2106 de 2019, artículo 118.** Cancelar el

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción.

Con fundamento en las anteriores apreciaciones, considera esta Oficina Asesora que de conformidad con lo dispuesto por los Parágrafos 1º, 2º y 3º del artículo 3º de la Ley 769 de 2002, los Centros de Enseñanza Automovilística; los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico - práctica para la obtención de licencias de conducción, son organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, tal como lo definen dichas disposiciones.

A su turno, los artículos 19, 53 y 136 de la Ley 769 de 2002 citados anteriormente fueron modificados por los artículos 119, 111 y 118 del Decreto Ley 2106 de 2019 estableciendo que los organismos de apoyo al tránsito deben registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

En consecuencia, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020 "Por la cual se reglamenta el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y se dictan otras disposiciones", en donde señala los requisitos para el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito: Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) y Centros Integrales de Atención (CIA)

"TITULO II REQUISITOS DE REGISTRO DE LOS ORGANISMOS DE APOYO A LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO

Artículo 2. Registro de los Centros de Enseñanza Automovilística. Los Centros de Enseñanza Automovilística interesados en la prestación del servicio que permita la obtención del certificado de aptitud en conducción y formación de instructores en conducción, deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. El registro permitirá la prestación del servicio bajo condiciones de ubicación y funcionamiento, conforme el alcance de certificación de conformidad otorgada por los Organismos de Evaluación de Conformidad-OEC, acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).
(...)

Artículo 8. Registro de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor interesados en la prestación del servicio de revisión técnica y de emisiones contaminantes deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. El registro permitirá la prestación del servicio bajo condiciones de ubicación, capacidad y competencia para evaluar la conformidad, de acuerdo con el alcance de acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).
(...)

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

Artículo 13. Autorización para operación de Líneas Móviles. Los Centros de Diagnóstico Automotor que cuenten con registro para operar en sedes fijas, serán los únicos autorizados para operar con líneas móviles, siempre y cuando obtengan registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, para lo cual deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:
(...)

Artículo 16. Registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores. Los Centros de Reconocimiento de Conductores interesados en la prestación del servicio de expedición de certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, deberán registrarse en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. El registro permitirá la prestación del servicio conforme el alcance de acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).
(...)

Artículo 20. Registro de los Centros Integrales de Atención. Los Centros Integrales de Atención interesados en la prestación el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. El registro permitirá la prestación del servicio conforme el alcance de certificación otorgada por el Organismo Evaluador de la Conformidad-OEC acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC.
(...)

TITULO III

REQUISITOS DE REGISTRO DE CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO PARA DICTAR CURSOS SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO

CAPITULO I

CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO PARA DICTAR CURSOS SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO

Artículo 25. Registro de los Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito. Los Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito interesados en dictar cursos sobre normas de tránsito deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. El registro permitirá la prestación del servicio conforme el alcance de certificación otorgada por el Organismo Evaluador de la Conformidad-OEC acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC."

Con fundamento en las consideraciones precedentes se puede anticipar las siguientes conclusiones:

- Que al Ministerio de Transporte conforme a lo dispuesto por el artículo 1º de la Ley 769 de 2002, le corresponde como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.
- De conformidad con lo dispuesto por los Parágrafos 1º, 2º y 3º del artículo 3º de la Ley 769 de 2002, los Centros de Enseñanza Automovilística; los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico - práctica para la obtención de licencias de conducción, son





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, de naturaleza estatal, privada o mixta, tal como lo define la precitada disposición y demás normas complementarias, los cuales ya no requieren de la previa habilitación por parte del Ministerio de Transporte, sino que en su lugar, deberán registrarse en el RUNT, y están sujetos a la reglamentación para su constitución y funcionamiento, lo cual se efectúa mediante leyes tales como la Ley 769 de 2002, la Ley 1383 de 2010, decretos y resoluciones expedidas por esta entidad como, el Decreto 1500 de 2009, las Resoluciones 3245 de 2009, 12336 de 2012 y la 217 de 2014, entre otras.

- Los mencionados organismos de apoyo cumplen las funciones de tránsito que le son asignadas mediante delegación o convenio y son vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, en los términos previstos en los Parágrafos 1º y 3º del artículo 3º de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2º de la Ley 1383 de 2010.

Una vez de analizadas las definiciones anteriormente mencionadas, contenidas en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 y complementadas, entre otras disposiciones, por el Decreto 1500 de 2009, y las Resoluciones 3245 de 2009 y 217 de 2014 modificada por la Resolución 1298 de 2018 y por la Resolución 5228 de 2016 expedidas por el Ministerio de Transporte, necesariamente se llega a la conclusión que los Centros de Enseñanza Automovilística; los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico - práctica para la obtención de licencias de conducción, son organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, cuya naturaleza puede ser estatal, privada o mixta, los cuales cumplen las funciones y actividades determinadas en sus actos de creación y están sujetos a la reglamentación para su constitución y funcionamiento, trámite que se efectúa a través de leyes, decretos y resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte.

Respuesta a los interrogantes formulados

Respuesta al interrogante 1º

El ordenamiento jurídico en materia de tránsito no impone la obligación a los entes gubernamentales y/o territoriales para la provisión de los denominados en la Ley 769 de 2002 Organismos de Apoyo al tránsito. Adicionalmente, cabe agregar que esta cartera ministerial no cuenta dentro de las facultades normativas, la de certificar los Organismos de Apoyo, sino que, como ya indicé, los interesados en la prestación de dichos servicios deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT acreditando los requisitos señalados en las normas transcritas con anterioridad.

Respuesta a los interrogantes 2º y 3º

De acuerdo con la normatividad analizada, no se encuentra en la misma, regulación específica que haga referencia a distancia entre los diferentes Organismos de Apoyo.

Respuesta al interrogante 4º

En respuesta a su 4º interrogante, es preciso indicar que el párrafo 1 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que la figura para





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

asignar determinadas funciones al tránsito en cabeza de Organismos de Apoyo son las de delegación o convenios.

Frente al interrogante 5º

A este respecto, es preciso indicar que los interesados en prestar los servicios deberán acreditar los requisitos en cuanto a su constitución, registro y funcionamiento de los Organismos de Apoyo, los cuales pueden ser de carácter estatal, privado o mixto, de acuerdo con la normatividad:

1. Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.
2. Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015
3. Resolución 20203040011355 de 2020 “por la cual se reglamenta el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se dictan otras disposiciones.” proferida por el Ministerio de Transporte.
4. Resolución 217 de 2014 “por la cual reglamenta la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones.” Derogada parcialmente por el Resolución 2020 3040011355 de 2020. modificada por la Resolución 1298 de 2018 y por la Resolución 5228 de 2016, expedidas por el Ministerio de Transporte. En cuanto a los Centros de Reconocimiento de Conductores
5. Resolución 3768 de 2013 “por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones.” modificada por la Resolución 5202 de 2016 y por la Resolución 3318 de 2015, y derogada parcialmente por la Resolución 2020 3040011355 de 2020, la Resolución 4304 de 2015.
6. Resolución 3245 de 2009. “por la cual se reglamenta el Decreto 1500 de 2009 y se establecen requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística.”

Respuesta a su interrogante No. 6

Respecto de los Centros de Diagnostico Automotor, es preciso señalar que estos podrán operar con lineas móviles previa acreditación de los requisitos establecidos en el artículo 13 de la citada Resolución 20203040011355 de 2020 “por la cual se reglamenta el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se dictan otras disposiciones.” proferida por el Ministerio de Transporte:

“Artículo 13. Autorización para operación de Líneas Móviles. Los Centros de Diagnóstico Automotor que cuenten con registro para operar en sedes fijas serán los únicos autorizados para operar con líneas móviles, siempre y cuando obtengan registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para lo cual deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

a) Lista de los municipios en los cuales desea operar; estos municipios no podrán tener, en mínimo 50 kilómetros del perímetro de donde se encuentre ubicado, un Centro de Diagnóstico Automotor fijo.

b) Planta de personal y relación de los equipos con los cuales prestará el servicio, este último será verificado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en las evaluaciones anuales de seguimiento y extraordinarias programadas.

c) Certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor fijo expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), donde se establezca que tiene alcance para operar líneas de revisión móviles mediante la declaración de su competencia como organismo de inspección tipo A dentro del Subsistema Nacional de la Calidad, para llevar a cabo la revisión técnicomecánica y de emisión de contaminantes en lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 5375, 5385, 6218 y 6282, según corresponda de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

d) Certificación expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

La certificación deberá expedirse de conformidad con los lineamientos que para efectos adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible;

e) Certificado de Acreditación vigente expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en el que se indique que las líneas de revisión móviles corresponden a la clasificación del servicio de las líneas de inspección fijas acreditadas por el mismo Centro de Diagnóstico Automotor, conforme a la clasificación establecida en el artículo 10 de la Resolución número 3768 de 2013, modificado por el artículo 3° de la Resolución número 6589 de 2019, del Ministerio de Transporte.

f) Contrato suscrito con las entidades homologadas por la Superintendencia de Transporte para prestar servicio del Sistema Integrado de Control y Vigilancia (SICOV), a fin de validar que cuenta con las condiciones para la realización de la transferencia de información requerida, lo cual permitirá garantizar la idoneidad y calidad de las pruebas de revisión técnico-mecánica.

g) Que las líneas móviles cuentan con las especificaciones técnicas requeridas para la conectividad al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para llevar a cabo la transmisión de la información en tiempo real y en línea.

h) Que las líneas móviles cuentan con GPS, instalado en el equipo desde el cual se realizan las revisiones a los vehículos.

i) La empresa prestadora del servicio de GPS instalará con precinto de seguridad en el chasis de la línea móvil el equipo de rastreo y deberá enviar copia de los recorridos realizados por la unidad móvil a la Superintendencia de Transporte, los cuales pueden ser verificados en las evaluaciones por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

j) Indicar el nombre y documento de identidad de la persona con conocimiento y competencia autorizada por el representante legal para expedir el Formato Uniforme de Resultados (FUR).





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

k) Que la unidad móvil pueda realizar la grabación de todos los procesos de inspección realizados.

l) Que cuenta con el software para permitir la identificación de los municipios donde se realiza la revisión y la generación de reportes donde se evidencie la realización de revisiones en cada municipio.

m) Cronograma de trabajo y municipios en los cuales operará la línea móvil.

n) Que las líneas de revisión móvil cuenten con un código único para la transferencia de la información, para la expedición de los certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes por parte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1°. Conforme a lo solicitado en el literal k del presente artículo, mensualmente el Centro de Diagnóstico Automotor autorizado para operar con línea móvil deberá remitir a la Superintendencia de Transporte copia de las grabaciones de los procesos de inspección realizados. Copia de estos registros deben ser verificados en las evaluaciones de seguimiento realizadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en las mismas condiciones que determine la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 2°. Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopte las disposiciones a que haya lugar frente a la certificación de que trata el literal d) del presente artículo, la certificación será expedida por la autoridad ambiental competente -Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible y las Autoridades Ambientales-, a que se refiere el artículo 66 de la [Ley 99 de 1993](#) y el artículo 13 de la [Ley 768 de 2002](#), según el procedimiento establecido en la Resolución 653 de 2006 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

La línea móvil deberá contar con la(s) certificación(es) emitida(s) por las Autoridades Ambientales o Corporaciones Autónomas Regionales competentes en la(s) jurisdicción(es) en la(s) que opere.

Parágrafo 3°. El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) deberá realizar el pago de la tarifa por servicio de ingreso del certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquel a que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 14. Otorgamiento de la Autorización. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, se otorgará el registro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se autorizará a la línea móvil para prestar los servicios como Centro de Diagnóstico Automotor en los municipios solicitados."

En cuanto a los Centros Integrales de Atención, el artículo 22 de la precitada resolución señala que, Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, se otorgará el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), **el cual autorizará al Centro Integral de Atención para operar en la sede solicitada y certificada.** (Negrilla fuera de texto)

"Artículo 21. Requisitos y condiciones para obtener el Registro. Para que un Centro Integral de Atención obtenga por parte del Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) aprobación del registro para su funcionamiento, debe cumplir con los siguientes requisitos:

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

a) La sociedad propietaria del Centro Integral de Atención debe estar legalmente constituida y en su objeto social debe encontrarse sea la prestación del servicio de Centro Integral de Atención y acreditar el registro del establecimiento comercial. Si se trata de un establecimiento de carácter público acreditará la representación legal de la respectiva entidad de acuerdo a las normas de la administración pública

b) Estar autorizado por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec) para ofrecer el servicio de casa-cárcel mediante acto administrativo emanado de esa institución, a través del cual lo aprueba para tal fin; o convenio o contrato de prestación del servicio del solicitante con la persona natural o jurídica que esté aprobada por el Inpec para prestar el servicio de casa-cárcel.

c) Contar como mínimo con un (1) instructor en normas de tránsito, el cual deberá cumplir con el perfil requerido de conformidad a lo establecido en el artículo 24 de esta resolución.

d) Certificado de conformidad del servicio, expedido por un Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), bajo la Norma ISO/IEC 17065 o la que la modifique, adicione o sustituya. El Certificado de conformidad del servicio indicará el cumplimiento del esquema de certificación de producto por servicios definido por el Ministerio de Transporte de acuerdo al esquema establecido en el Anexo 3 de la presente resolución.

e) Contar con los elementos tecnológicos y de conectividad señalados en el presente título para la transmisión de la información generada por el Centro Integral de Atención al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

f) Pago de la tarifa del servicio del registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el registro del Centro Integrales de Atención establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquel a que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo Transitorio. Los Centros Integrales de Atención habilitados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución tendrán un término de dieciocho (18) meses, para obtener el certificado contenido en el literal d) del presente artículo, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

Parágrafo 1°. Los Organismos Evaluadores de la Conformidad deberán realizar el pago de la tarifa por el servicio de ingreso del certificado de conformidad del Centro Integral de Atención al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), asimilando la establecida para "Certificado de organismo de certificación a Centro de Enseñanza Automovilística" que se encuentra en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente."

En cuanto a los Centros de Enseñanza Automovilística de carácter privado, cabe resaltar que el artículo 4º del Decreto 1500 de 2009:

"Artículo 4°. Solicitud de la licencia de funcionamiento. El interesado en crear un Centro de Enseñanza Automovilística de carácter privado debe solicitar licencia de funcionamiento a la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada de la jurisdicción que corresponda al lugar de prestación del servicio, con la siguiente información:

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201340552911



18-09-2020

1. Nombre propuesto para la institución, número de sedes, municipio y dirección de cada una.

2. Nombre del propietario o propietarios. Cuando se trate de personas jurídicas se deberá adjuntar el certificado de existencia y representación legal. Si es persona natural la cédula de ciudadanía.

3. El programa o programas que proyecta ofrecer.

4. El número de estudiantes que proyecta atender.

5. Identificación de la planta física. El peticionario deberá adjuntar copia de la licencia de construcción.

La Secretaría de Educación verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en este decreto y decidirá mediante acto administrativo motivado.” (Énfasis nuestro)

En cuanto a los Centros de Reconocimiento de Conductores, el artículo 18 del acto administrativo ibidem señala: *Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior, se otorgará el registró través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), **permitiendo al Centro de Reconocimiento de Conductores operar en la sede solicitada y acreditada.*** (Negrillas nuestras)

Así las cosas, se colige que los Centros de Reconocimiento de Conductores y los Centros Integrales de Atención deberán tener autorizadas las sedes solicitadas para su operación, lo que permite inferir que no es procedente la operación de la dichos Organismos en sedes distintas. Respecto de los Centros de Enseñanza Automovilística se debe obtener como requisito la licencia de funcionamiento otorgada por la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada de la jurisdicción que corresponda al lugar de prestación del servicio. Finalmente, los Centros de Diagnóstico Automotor que cuenten con registro para operar en sedes fijas serán los únicos autorizados para operar con líneas móviles, siempre y cuando obtengan registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para lo cual deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 13 de la Resolución 20203040011355 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte.

En los anteriores términos se absuelve de forma abstracta el objeto de consulta, concepto que se emite dentro del término de treinta (30) días hábiles, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y tiene el alcance de que trata el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011, en consecuencia, no son de obligatorio cumplimiento ni tienen efectos vinculantes.

Atentamente,



ANEXO NO. 12

RESOLUCIÓN No. **0003318** DE 2015

14 SEP 2015

"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnóstico Automotor y se modifica la Resolución 3768 de 2013".

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, especialmente las conferidas por el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010, por el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, el artículo 54 del Decreto 1471 de 2014, el Artículo 30 de la Ley 1753 de 09 de junio de 2015 y

CONSIDERANDO

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, señala que le corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 del Plan Nacional de Desarrollo – Ley 1753 de 09 de junio de 2015, otorgó al Ministerio de Transporte la facultad para definir las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los organismo de apoyo, entre estos los Centros de Diagnóstico Automotor.

Que el artículo ibídem también señaló el procedimiento para que los Centros de Diagnóstico Automotor transfieran los valores por sus servicios, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Que en el año 2014, el Ministerio de Transporte efectuó el estudio de "Estimación de rangos para tarifas de los organismos de apoyo y tasa para la agencia nacional de seguridad vial - ANSV centros de diagnóstico automotor", el cual fue actualizado en agosto de 2015, y que determina los parámetros necesarios para establecer un rango de precios de los servicios que se presten al usuario en los Centros de Diagnóstico Automotor, considerando las particularidades de la infraestructura y requerimientos para la prestación de cada servicio.

Que mediante Resolución 3768 de 2013, el Ministerio de Transporte señaló como una de las exigencias para la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor, la constitución de una póliza de responsabilidad civil extracontractual, que amparara

"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnóstico Automotor y se modifica la Resolución 3768 de 2013".

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo determinado en el literal octavo (08) del artículo ocho (08) de la Ley 1437 de 2011, desde el once (11) al quince (15) de agosto de 2014, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que los comentarios recibidos fueron evaluados, atendidos y los pertinentes fueron incorporados en el contenido del presente acto administrativo.

Que en mérito de lo expuesto.

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. *Rango de precios al usuario de los centros de diagnóstico automotor.* Los Centros de Diagnóstico Automotor ofrecerán sus servicios a los usuarios dentro del siguiente rango de precios, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, así:

TIPO VEHÍCULO	TARIFA INFERIOR	TARIFA SUPERIOR
Motocicletas	3,06	3,62
Livianos	4,97	5,96
Pesados	8,07	9,72

Parágrafo 1: Al rango de precios aquí definido, se le adicionará el valor que por las condiciones y características de seguridad se adopten y los demás valores que por ley se constituyen en obligaciones y que en el presente acto se describen.

Parágrafo 2: Los Centros de Diagnóstico Automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o mediante concesiones o beneficios de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

ARTÍCULO 2. *Publicidad e información a los usuarios.* Los Centros de Diagnóstico Automotor fijarán los valores de precios al usuario dentro de los rangos establecidos en la presente disposición y deberán publicarlas en un lugar visible al público en cada sede autorizada, con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, así como los valores de terceros, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

ARTÍCULO 3. *Registro y ajuste de los valores de precios al usuario.* Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán registrar el precio de los servicios en la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados por los CDA, así como los valores de terceros a cobrar.

Estos precios y valores a terceros podrán ser modificadas una vez transcurran tres (03) meses del último registro. Al 01 de Abril de cada año, estos centros deberán presentar ante la misma entidad, copia de sus estados financieros con las formalidades que la ley establece.

"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnóstico Automotor y se modifica la Resolución 3768 de 2013".

ARTÍCULO 4. Facturación. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán expedir facturas por la prestación del servicio de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes a los usuarios al momento de la expedición de certificado correspondiente.

Estas facturas discriminarán de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el correspondiente a los seguros de responsabilidad civil, el valor correspondiente al registro Único Nacional de Tránsito, los valores correspondientes a la Superintendencia de Puertos y transporte y al Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

ARTÍCULO 5. Derechos a favor del registro único nacional de tránsito RUNT. En los servicios que presten los Centros de Diagnóstico Automotor, se cancelarán también los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

ARTÍCULO 6. Valores a transferir a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte expedirá los actos administrativos respectivos, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 09 de junio de 2015.

ARTÍCULO 7. Recaudo. El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente, se entenderá cumplida esta obligación cuando el aliado u operador haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de los valores acá establecidos.

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

ARTÍCULO 8. De las condiciones y características de seguridad de los servicios. Modifíquese el literal i) del artículo 6 de la Resolución 3768 de 26 de Septiembre de 2013, el cual quedará así:

i) Póliza que ampare:

- Responsabilidad civil profesional: Que ampare la responsabilidad civil resultante de la prestación deficiente de los servicios por parte del Centro de Diagnóstico Automotor, por un monto de mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1000 smmlv) con vigencia de un

"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnóstico Automotor y se modifica la Resolución 3768 de 2013".

(01) año, de conformidad con las características determinadas en el artículo 2.2.7.8.6 del Decreto 1595 de 2015.

- Responsabilidad civil extracontractual: para efectos de ampliar los amparos a los riesgos que se generan por la actividad de los Centros de Diagnóstico Automotor y sin perjuicio de la póliza de responsabilidad civil profesional, el Centro de Diagnóstico Automotor deberá constituir una póliza de Responsabilidad civil extracontractual, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos, que ampare los perjuicios y pérdidas causados a terceros como consecuencia de errores u omisiones. Esta se tomará a nombre de los eventuales perjudicados bajo la modalidad de póliza colectiva y certificado individual como mínimo, con las siguientes coberturas:

Daños a bienes de terceros	15 SMMLV
Muerte o Lesiones a una persona	10 SMMLV
Muerte o Lesiones a dos o más personas	20 SMMLV
Asistencia Jurídica	INCLUIDA
Deducible	NO APLICA.

ARTÍCULO 9. Vigencia. La presente resolución rige transcurridos cuatro (4) meses de su publicación.

Dada en Bogotá D.C., a los

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

14 SEP 2015


NATALIA ABELLO VIVES
Ministra de Transporte.

Reviso:


Enrique Jose Nates - Viceministro de Transporte
David Becerra - Director de Transporte y Tránsito
Italo Fabian Crespo - Subdirector de Tránsito
Daniel Antonio Hinestroza Grisales - Jefe Oficina Asesora de Jurídica