



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 2252

Bogotá, D. C., miércoles, 26 de noviembre de 2025

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.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 POSITIVA
PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO
DE LEY NÚMERO 145 DE 2025 SENADO,
231 DE 2024 CÁMARA**

por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 26 noviembre de 2025.

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ

Presidente

Comisión Séptima Constitucional

Senado de la República

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado, 231 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el decreto ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

Cumpliendo con la designación y las instrucciones dispuestas por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con los artículos 174 y 175 de la Ley 5ª de 1992, me permito, rendir **Informe de Ponencia Positiva al Proyecto de Ley número 145 de 25 Senado, 231 de 2024 Cámara**, por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de

los inspectores de tránsito, se modifica el decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

Atentamente,

 OMAR DE JESÚS RESTREPO Senador de la República Ponente	 JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ Senador de la República Ponente
 FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República Ponente	

- I. Trámite Legislativo
- II. Objeto y Contenido del Proyecto
- III. Marco Normativo
- IV. Justificación de la Iniciativa
- V. Conceptos de las Entidades
- VI. Consideraciones de los ponentes
- VII. Pliego de Modificaciones
- VIII. Impacto fiscal
- IX. Conflictos de interés
- X. Bibliografía
- XI. Proposición
- XII. Texto Propuesto.

I. Trámite Legislativo

La iniciativa que se somete a consideración del honorable Senado de la República tiene su origen en la Cámara de Representantes, donde fue

radicada el 21 de agosto de 2024 como Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara. El proyecto lleva por título, *por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones*. Conforme al registro oficial, la autoría corresponde al Senador *Mauricio Gómez Amín* y a las Representantes y los Representantes *Betsy Judith Pérez Arango, Dolcey Oscar Torres Romero, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Hugo Alfonso Archila Suárez, María Fernanda Carrascal Rojas, Óscar Leonardo Villamizar Meneses y Yulieth Andrea Sánchez Carreño*, en desarrollo de la iniciativa legislativa de origen congresional prevista en la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992.

En cumplimiento de los requisitos de publicidad establecidos en los artículos 157 y 160 de la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992, el texto radicado fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 1347 de 2024 y asignado para su estudio a la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes. En esta Célula Legislativa se recabaron los conceptos técnicos del Departamento Administrativo de la Función Pública y del Ministerio de Transporte, así como el concepto de la Comisión Nacional del Servicio Civil, los cuales obran en el expediente y sirvieron de soporte para la elaboración de la ponencia para primer debate, publicada en la ***Gaceta del Congreso*** número 1846 de 2024.

Bajo la ponencia de la Representante *Betsy Judith Pérez Arango*, la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara adelantó el Primer Debate y aprobó el Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara en sesión presencial del 4 de diciembre de 2024, según consta en el Acta número 19 de dicha Comisión. El texto aprobado fue consolidado como texto definitivo de Comisión y remitido a la Plenaria de la Cámara para surtir el Segundo Debate, de conformidad con las reglas de trámite sucesivo previstas en la Ley 5ª de 1992.

Para el Segundo Debate en la Cámara de Representantes se presentó la ponencia respectiva, coordinada igualmente por la Representante *Betsy Judith Pérez Arango*, la cual fue publicada en la ***Gaceta del Congreso*** número 2207 de 2024. En el marco de este trámite se recibió el concepto fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, divulgado en la ***Gaceta del Congreso*** número 750 de 2025. La Plenaria de la Cámara aprobó el proyecto, con modificaciones, en sesión ordinaria del 19 de junio de 2025, previa su anuncio en la sesión del 18 de junio de 2025, de acuerdo con las actas 254 y 253 respectivamente. El texto definitivo aprobado por la Plenaria fue publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 1190 de 2025, cumpliendo así la etapa de Segundo Debate en la Cámara de Representantes y quedando el proyecto en estado de ser remitido al Senado de la República.

Concluido el trámite en Cámara, la iniciativa fue enviada al honorable Senado de la República, donde

se registró como Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado y se repartió el 5 de agosto de 2025 a la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado, en su condición de Comisión homóloga para los asuntos de seguridad social, trabajo y organización del empleo público. Mediante decisión de la Mesa Directiva de la Comisión, el 14 de agosto de 2025 fueron designados como ponentes los Senadores *Ómar de Jesús Restrepo Correa* y *Josué Alirio Barrera Rodríguez* y, posteriormente, el 4 de noviembre de 2025 se adicionó como ponente el Senador *Fabián Díaz Plata*. Con estas designaciones se garantiza la continuidad del trámite en segunda vuelta y se habilita la presentación de la ponencia para primer debate en el Senado, en los términos de los artículos 157, 160 y 188 de la Ley 5ª de 1992.

II. Objeto y Contenido del Proyecto

Objeto del Proyecto de Ley

El Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, 145 de 2025 Senado tiene por objeto modificar la nomenclatura, la clasificación y el código de empleo de los inspectores de tránsito y transporte de los distritos, departamentos y municipios del país, mediante ajustes al Decreto Ley 785 de 2005. Con ello se busca ubicar el empleo de inspector de tránsito y transporte en el nivel profesional de las plantas de personal de las entidades territoriales, en armonía con las funciones técnicas y decisorias que estos servidores ejercen dentro de los organismos de tránsito y con las exigencias de formación que implican sus responsabilidades en materia de control, investigación, instrucción y decisión en procesos contravencionales de tránsito.

Contenido del Proyecto de Ley

El artículo 1º establece de manera expresa el objeto de la ley, precisando que su finalidad es modificar la nomenclatura, la clasificación y el código de empleo de los inspectores de tránsito y transporte de las entidades territoriales. Este precepto enmarca el alcance material de la iniciativa y sirve de criterio de interpretación sistemática de las disposiciones posteriores, que se concretan en la modificación de los artículos 18 y 19 del Decreto Ley 785 de 2005 y en la definición de reglas de transición, implementación y vigencia.

El artículo 2º modifica el artículo 18 del Decreto Ley 785 de 2005, que regula el nivel profesional, para incorporar de manera expresa el empleo de Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país, con el código 230, dentro de la tabla de nomenclatura y clasificación específica de empleos. Esta incorporación implica que el cargo se reconoce como empleo del nivel profesional, junto con otros empleos que exigen formación universitaria y responsabilidades de dirección, coordinación o decisión técnica, lo que obliga a las entidades territoriales a ajustar sus plantas de personal y manuales de funciones para ubicar a los inspectores de tránsito en el nivel que corresponde a la naturaleza de sus tareas.

El artículo 3º sustituye el artículo 19 del

Decreto Ley 785 de 2005, relativo al nivel técnico, redefiniendo la nomenclatura y la clasificación específica de los empleos que integran dicho nivel. En este marco se actualiza la tabla de empleos técnicos, de modo que el catálogo de cargos de este nivel resulte coherente con la reclasificación del empleo de inspector de tránsito y transporte como empleo profesional. El nuevo artículo 19 mantiene el nivel técnico como un conjunto de empleos operativos y de apoyo que no comprenden el ejercicio de las funciones propias de los inspectores de tránsito, evitando duplicidades y solapamientos entre niveles.

El artículo 4° consagra una cláusula de respeto a las situaciones jurídicas consolidadas. Señala que la ley no afecta las situaciones consolidadas de quienes, antes de la modificación al Decreto número 785 de 2005, se hubiesen posesionado y se encuentren ocupando el cargo de inspector de tránsito y transporte en organismos de tránsito de entidades territoriales, habiendo acreditado los requisitos vigentes al momento de su vinculación. En su párrafo se establece que los inspectores de tránsito y transporte que se encuentren en carrera administrativa al momento de expedirse la ley continuarán de forma ininterrumpida ostentando dicho cargo. Esta disposición garantiza la estabilidad laboral y respeta los derechos de quienes ya se encuentran vinculados, evitando efectos regresivos o desmejoras derivadas de la reclasificación del empleo.

El artículo 5° regula la implementación de la ley, disponiendo que las entidades territoriales cuentan con un plazo de tres meses, contados a partir de la sanción y publicación de la ley en el **Diario Oficial**, para implementar las disposiciones contenidas en los artículos 2°, 3° y 4°. Ello implica adoptar las modificaciones correspondientes en las plantas de personal, en los manuales específicos de funciones y requisitos y en los registros de carrera administrativa y de vinculación de los inspectores de tránsito y transporte, de forma coordinada con las autoridades competentes en materia de función pública y servicio civil.

Finalmente, el artículo 6° establece la vigencia y las derogatorias. Dispone que la ley rige a partir de su sanción y publicación en el **Diario Oficial** y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Con esta cláusula se integra el nuevo régimen en el sistema de empleo público territorial, se otorga fuerza obligatoria inmediata a las modificaciones introducidas al Decreto Ley 785 de 2005 y se depura el ordenamiento frente a normas incompatibles con la nueva clasificación del empleo de inspector de tránsito y transporte.

III. Marco Normativo

El proyecto de ley se inscribe en el marco constitucional que regula el empleo público, la función administrativa y el ejercicio del poder sancionatorio del Estado. El artículo 122 de la Constitución dispone que no puede existir empleo

público sin funciones previamente determinadas en la ley o el reglamento y que los empleos remunerados deben estar previstos en la planta de personal y en el presupuesto de la respectiva entidad, lo que obliga a que cualquier modificación en la naturaleza, nivel o requisitos del cargo de inspector de tránsito se haga mediante norma con fuerza de ley y en armonía con la organización administrativa existente.

A su vez, el artículo 125 consagra la regla general de la carrera administrativa y el principio de mérito como eje para el acceso, permanencia y ascenso en el servicio público, salvo las excepciones expresas que establezca el constituyente o el legislador. Esta disposición es relevante porque la reclasificación del empleo de inspector de tránsito desde el nivel técnico hacia el nivel profesional no sólo tiene un componente organizacional y salarial, sino que implica la elevación de requisitos de formación y experiencia, lo que profundiza las garantías de mérito, idoneidad y selección objetiva para quienes ejercen funciones de naturaleza sancionatoria. Complementariamente, el artículo 209 exige que la función administrativa se desarrolle con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, y que las autoridades coordinen sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, parámetros que resultan especialmente exigentes en materia de tránsito y seguridad vial.

En estrecha relación con lo anterior, el ejercicio de la potestad sancionatoria por parte de los inspectores de tránsito debe respetar el derecho fundamental al debido proceso reconocido en el artículo 29 de la Constitución, que rige también las actuaciones administrativas. Ello implica que el diseño y la regulación del empleo deben asegurar no sólo la existencia de un procedimiento legal para la imposición de sanciones, sino también la capacidad técnica y jurídica del servidor que dirige dichas actuaciones, a fin de garantizar decisiones fundadas, proporcionales y respetuosas de las garantías de defensa y contradicción de los ciudadanos.

En el plano legal, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido mediante la Ley 769 de 2002, define la arquitectura institucional del tránsito y el transporte y ubica a los inspectores de tránsito como autoridades de tránsito. El artículo 3° de dicha ley establece de manera expresa que son autoridades de tránsito, entre otros, los inspectores de policía, los inspectores de tránsito, los corregidores o quienes hagan sus veces en cada entidad territorial, lo que sitúa al inspector de tránsito como autoridad investida de poder público para dirigir y controlar la movilidad dentro de su jurisdicción. El artículo 7° precisa que las autoridades de tránsito tienen funciones de carácter regulatorio y sancionatorio, orientadas a la seguridad vial, la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, lo que refuerza el carácter complejo, técnico y jurídico de las decisiones que adoptan.

De manera específica, el artículo 134 de la Ley 769 de 2002 asigna a los organismos de tránsito

la competencia para conocer de las infracciones que se cometan en su jurisdicción y señala que las inspecciones de tránsito, o quienes hagan sus veces, conocen en única instancia de las infracciones sancionadas con multas hasta de veinte salarios mínimos diarios legales vigentes y, en primera instancia, de aquellas sancionadas con multas superiores o con suspensión o cancelación de la licencia de conducción. El procedimiento para la imposición de comparendos y la adopción de decisiones sancionatorias se desarrolla en el artículo 135 del mismo código, lo que evidencia que el inspector de tránsito no desempeña una función meramente operativa, sino que ejerce una jurisdicción administrativa sancionatoria que exige formación jurídica suficiente para valorar pruebas, interpretar normas, aplicar criterios de proporcionalidad y motivar adecuadamente los actos administrativos.

El régimen general del empleo público y de la carrera administrativa está regulado por la Ley 909 de 2004, que fija los principios y categorías de los empleos públicos, establece los niveles jerárquicos y define los criterios para la nomenclatura, la clasificación, los requisitos y la profesionalización del servicio civil, bajo la rectoría de la Comisión Nacional del Servicio Civil en materia de carrera administrativa. En desarrollo de esta ley, el Decreto Ley 785 de 2005 estructuró el sistema de nomenclatura y clasificación de los empleos de las entidades territoriales, definiendo los niveles directivo, asesor, profesional, técnico y asistencial, así como los requisitos generales de formación y experiencia para cada uno de ellos. En el anexo de empleos del sector tránsito, dicho decreto ubica actualmente el empleo de inspector de tránsito y transporte dentro del nivel técnico, con funciones relacionadas con la instrucción y decisión de procesos por infracciones de tránsito. Esta clasificación, concebida hace casi dos décadas, no reflejó plenamente la evolución normativa y jurisprudencial que ha fortalecido el contenido jurídico y la responsabilidad sancionatoria asociada al cargo.

Por su parte, la Ley 1310 de 2009 unificó normas sobre agentes de tránsito y grupos de control vial de las entidades territoriales y reforzó el mandato de profesionalización de las autoridades de tránsito. Esta ley, en armonía con las modificaciones introducidas al artículo 4° de la Ley 769 de 2002, exige acreditar formación técnica, tecnológica o profesional para el desempeño de funciones como autoridad de tránsito y faculta al Gobierno nacional para reglamentar la formación que deben tener quienes ejerzan dichas funciones. Este énfasis legislativo en la formación especializada y en la idoneidad académica de las autoridades de tránsito constituye un antecedente directo de la necesidad de reclasificar el empleo de inspector de tránsito en el nivel profesional, ajustando el régimen de requisitos y competencias a la complejidad material de su función.

En conjunto, estas disposiciones constitucionales y legales muestran que el empleo de inspector de

tránsito es un cargo público de naturaleza misional, investido de autoridad y de poder sancionatorio, sometido a estrictos principios de legalidad, mérito y debido proceso. El proyecto de ley que se analiza se propone armonizar la nomenclatura y el nivel del empleo con esa realidad normativa y funcional, elevando sus exigencias de formación y clasificación para garantizar que quienes ejercen estas competencias cuenten con el perfil profesional adecuado, en beneficio de la seguridad vial, de la protección de los derechos de los usuarios de las vías y de la seguridad jurídica de las decisiones administrativas en materia de tránsito.

IV. Justificación de la Iniciativa

La iniciativa se justifica, en primer término, por la evidente desarmonía entre la clasificación actual del empleo de inspector de tránsito y transporte en el nivel técnico del Decreto Ley 785 de 2005 y la naturaleza estrictamente jurídico sancionadora de las funciones que la legislación de tránsito les asigna. De conformidad con la exposición de motivos del proyecto y con las ponencias para primer y Segundo Debate, estos servidores actúan como autoridades de tránsito dentro de la jurisdicción que la ley y los reglamentos les señalan, instruyen el procedimiento contravencional, valoran pruebas, adoptan decisiones que pueden implicar la imposición de multas, la suspensión o cancelación de licencias de conducción y la afectación de otros derechos de los ciudadanos, todo ello con sujeción al debido proceso. Se trata, entonces, de un rol claramente equiparable al de otros operadores jurídicos que ejercen potestad sancionadora en sede administrativa, lo cual contrasta con la ubicación formal del cargo en un nivel concebido para labores técnicas misionales o de apoyo.

La carga laboral descrita en la exposición de motivos y reiterada en las ponencias pone de relieve la magnitud de la responsabilidad asignada a los inspectores de tránsito y transporte. Tan solo en la ciudad de Barranquilla, entre 2020 y el primer semestre de 2024, se tramitaron cientos de miles de audiencias en procesos contravencionales, tanto derivadas de ayudas técnicas y tecnológicas como de comparendos físicos, mientras que en municipios como Yumbo y en dependencias departamentales del Atlántico las cifras acumuladas en el mismo periodo también resultan muy elevadas. Ello muestra que estos despachos no son instancias marginales, sino verdaderas oficinas de justicia administrativa en materia de tránsito, donde diariamente se dirimen controversias, se definen responsabilidades y se concretan restricciones legítimas a derechos, con impacto directo en la seguridad vial y en el goce efectivo de garantías constitucionales por parte de los usuarios de las vías.

Desde la perspectiva constitucional, la justificación de la iniciativa se ancla en el deber de asegurar que las autoridades administrativas que ejercen funciones sancionadoras cuenten con idoneidad y formación acordes con la complejidad de las decisiones que adoptan. La exposición de motivos recuerda que, de acuerdo con la

jurisprudencia constitucional, el respeto al debido proceso exige que los jueces y la administración soporten sus decisiones en el conocimiento técnico y jurídico de los servidores que las profieren, de modo que el ciudadano pueda confiar en que las sanciones se imponen por autoridades debidamente calificadas y con plena comprensión de las garantías sustantivas y procedimentales que las enmarcan. En ese sentido, otorgar un reconocimiento normativo adecuado al cargo de inspector de tránsito y transporte no obedece únicamente a una reivindicación gremial, sino a la necesidad de robustecer las garantías de imparcialidad, motivación y corrección jurídica en los procesos contravencionales de tránsito, en consonancia con los artículos 122 y 209 de la Constitución.

La propia normatividad de empleo público evidencia el desajuste que el proyecto pretende corregir. El Decreto número 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector Función Pública, define el nivel técnico como aquel orientado al desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo, ligadas a la aplicación de ciencia y tecnología, mientras que el nivel profesional corresponde a empleos cuyas funciones suponen la elaboración de juicios, conceptos y decisiones fundadas en formación universitaria y en el manejo de marcos jurídicos complejos. La exposición de motivos muestra que las labores de los inspectores de tránsito y transporte están mucho más cerca de estas últimas, pues se asemejan a las que desempeñan inspectores de policía, inspectores de trabajo, comisarios de familia u otras autoridades administrativas de naturaleza claramente profesional. Mantenerlos en el nivel técnico implica desconocer ese contenido material, afecta la coherencia del sistema de nomenclatura y clasificación y desdibuja los criterios meritocráticos que deben presidir la carrera administrativa.

Las ponencias de primer y Segundo Debate insisten en que la reclasificación propuesta no crea nuevos cargos ni altera por sí misma las plantas de personal de las entidades territoriales, sino que actualiza la nomenclatura y el código de empleo para reconocer el carácter profesional del cargo de inspector de tránsito y transporte en los distritos, departamentos y municipios. Ese ajuste normativo permite que las entidades adecúen sus manuales de funciones y requisitos a la verdadera naturaleza del empleo, establezcan perfiles de ingreso y ascenso acordes con la responsabilidad jurídica que se ejerce, y fortalezcan la carrera administrativa en este campo, sin imponer modificaciones automáticas en las estructuras internas ni intervenir en la autonomía de las entidades territoriales para organizar sus plantas.

En suma, la iniciativa se justifica porque corrige una incongruencia histórica entre la clasificación formal del empleo y las funciones reales de los inspectores de tránsito y transporte, fortalece las garantías de debido proceso y de buena administración en los procedimientos sancionatorios

de tránsito, armoniza el régimen de empleo público con el contenido material de las competencias atribuidas por la legislación de tránsito y contribuye a dignificar y profesionalizar un cuerpo de servidores que cumple un papel central en la seguridad vial y en la protección de los derechos de los ciudadanos. Todo ello se realiza mediante una modificación puntual de la nomenclatura, de la clasificación y del código del empleo en el Decreto Ley 785 de 2005, acompañada de disposiciones transitorias que preservan la estabilidad y los derechos adquiridos de quienes hoy ocupan estos cargos, tal como se desprende del texto definitivo aprobado en Segundo Debate en la Cámara de Representantes.

V. Conceptos de las Entidades

En el curso del trámite del Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado, 231 de 2024 Cámara, se recabaron conceptos y comentarios técnicos de la Federación Colombiana de Municipios, la Comisión Nacional del Servicio Civil, el Ministerio de Transporte, el Departamento Administrativo de la Función Pública y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En conjunto, estos pronunciamientos reconocen la especial complejidad jurídica y sancionatoria de las funciones a cargo de los inspectores de tránsito y la necesidad de reforzar su profesionalización, al tiempo que formulan observaciones sobre la técnica normativa, el régimen de transición, la estructura de las plantas de personal y el impacto fiscal de la reclasificación de los empleos. Si bien el primer concepto emitido por el Departamento Administrativo de la Función Pública frente al texto original del proyecto consideró no procedente el cambio de nivel propuesto, los demás conceptos no califican la iniciativa como inviable, sino que orientan ajustes de contenido y de implementación, varios de los cuales fueron incorporados en el texto aprobado por la Cámara de Representantes.

En la Cámara de Representantes, la ponencia de Segundo Debate dejó constancia expresa de la solicitud y recepción de conceptos de las autoridades competentes, tanto en materia de carrera administrativa y empleo público como en materia de tránsito, transporte e impacto fiscal. La Comisión Nacional del Servicio Civil se pronunció sobre la pertinencia de reclasificar el empleo de inspector de tránsito y transporte al nivel profesional y llamó la atención sobre la necesidad de prever un régimen de transición que proteja los derechos de quienes actualmente ejercen el cargo bajo un perfil técnico y de quienes participan en concursos en curso, así como de estructurar con claridad los requisitos de formación y los programas académicos exigibles para el acceso y la permanencia en el empleo.

Por su parte, el Ministerio de Transporte destacó que los inspectores de tránsito son autoridades de tránsito con funciones regulatorias y sancionatorias definidas en la Ley 769 de 2002 y sus modificaciones, precisó que el proyecto no altera esas funciones misionales y subrayó que cualquier cambio en la clasificación del empleo debe garantizar la protección de los derechos consolidados de los

servidores actualmente vinculados. Al mismo tiempo, advirtió que el tránsito del nivel técnico al nivel profesional tiene implicaciones fiscales para las entidades territoriales, razón por la cual remitió al marco del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y a la necesidad de contar con un análisis de impacto fiscal detallado y con el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre la consistencia de la iniciativa con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En sede de análisis de empleo público, el Departamento Administrativo de la Función Pública, mediante concepto de 19 de septiembre de 2025, recordó que su competencia es asesorar y acompañar a las entidades del Estado en materia de organización, funcionamiento y estructura del empleo público, y señaló que el proyecto de ley debe estar acompañado de una exposición de motivos y un documento técnico robusto que justifiquen la necesidad del cambio de nomenclatura, denominación y nivel del cargo, así como su impacto y viabilidad financiera. De manera expresa, enfatizó que los análisis económicos deben ser soportados y verificados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, e indicó que la modificación de nivel de técnico a profesional implica una reforma de planta que exige revisar integralmente las referencias a la Ley 1310 de 2009 y al Decreto número 1083 de 2015, en particular lo relativo a los derechos de los empleados de carrera y al diseño de la carrera de agentes de tránsito.

Finalmente, la ponencia de Segundo Debate da cuenta de la intervención de la Federación Colombiana de Municipios, como entidad que agrupa a buena parte de los organismos de tránsito territoriales y que manifestó su acompañamiento y aval a la iniciativa, aportando elementos sobre la realidad institucional y presupuestal de los municipios frente a la reclasificación del empleo. Estos conceptos, sumados al análisis fiscal desarrollado a partir de la Ley 819 de 2003 y a las observaciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicadas en la Gaceta del Congreso, enmarcan la discusión parlamentaria en un diálogo técnico interinstitucional orientado a ajustar el texto del proyecto para asegurar su coherencia con la normativa de carrera administrativa, las competencias sectoriales y las restricciones de sostenibilidad fiscal. A continuación, revisaremos en detalle cada uno de los conceptos con el objeto de garantizar lo pertinente a esta ponencia:

Departamento Administrativo de la Función Pública – concepto del 11 de octubre de 2024

El Departamento Administrativo de la Función Pública emitió, el 11 de octubre de 2024, un concepto dirigido a la Cámara de Representantes en relación con el Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara. Allí recordó que los empleos de los entes territoriales que se rigen por la Ley 909 de 2004 se encuentran sistematizados en el Decreto Ley 785 de 2005, que define niveles, denominaciones, códigos, funciones y requisitos generales. Dentro de

esa estructura, el empleo de inspector de tránsito y transporte está clasificado en el nivel técnico y fue diseñado originalmente a partir de un estudio de organización y de cargas de trabajo.

Función Pública subrayó que el Congreso tiene competencia para modificar la nomenclatura y clasificación de empleos, pero advirtió que, desde la perspectiva técnica de la administración de personal, el cambio de nivel de técnico a profesional supone una verdadera reforma de plantas de personal y no solo una modificación nominal. En ese marco, señaló que las funciones actualmente asignadas al cargo, tal como están descritas en el Decreto Ley 785 de 2005, responden a un perfil técnico, razón por la cual consideró que no resultaba procedente, en ese momento y con la información disponible, elevar el cargo al nivel profesional.

La entidad insistió además en que el análisis sobre la naturaleza de las funciones de los inspectores debe ser liderado por el sector competente en materia de tránsito y transporte, motivo por el cual recomendó que se recabara un pronunciamiento específico del Ministerio de Transporte antes de adoptar decisiones legislativas que impacten la arquitectura general del sistema de empleos territoriales.

En cuanto a propuestas de ajuste, Función Pública no formuló una redacción alternativa concreta del articulado, pero sí sentó varias condiciones técnicas que, en la práctica, operan como exigencias de ajuste: pidió que cualquier modificación al nivel del empleo estuviera soportada en un estudio técnico de organización y cargas de trabajo; que se evaluara cuidadosamente el efecto sobre las plantas de personal territoriales; y que se contara con un concepto especializado del Ministerio de Transporte que analizara si las funciones ejercidas por los inspectores justifican o no su reclasificación al nivel profesional.

Federación Colombiana de Municipios – concepto recibido el 18 de octubre de 2024

La Federación Colombiana de Municipios allegó concepto físico a la Comisión Séptima de la Cámara el 18 de octubre de 2024, respaldando de manera expresa la iniciativa. De acuerdo con la síntesis incorporada en la ponencia para Segundo Debate, la Federación destacó que los inspectores de tránsito ejercen funciones de naturaleza regulatoria, sancionatoria y de interpretación normativa, cuyo ejercicio impacta derechos fundamentales de los ciudadanos, en particular el derecho a la movilidad, al trabajo y al debido proceso.

El concepto subrayó que los inspectores no solo aplican el Código Nacional de Tránsito, sino que deben valorar pruebas, interpretar normas, motivar decisiones y expedir actos administrativos sometidos al control de legalidad ante la jurisdicción contencioso administrativa. Por esta razón, la Federación consideró que la clasificación del cargo en el nivel técnico resulta desalineada con la complejidad jurídica de las funciones y con

la responsabilidad disciplinaria, fiscal, penal y administrativa que recae sobre estos servidores.

Desde una perspectiva territorial, la Federación puso de presente que la profesionalización del cargo contribuye a mejorar la calidad de las decisiones en materia de tránsito, reduce la litigiosidad y fortalece la confianza ciudadana en las autoridades municipales, sin que ello implique necesariamente una expansión descontrolada del gasto si las entidades territoriales ajustan ordenadamente sus plantas y sus escalas salariales.

En materia de ajustes normativos, la Federación no propuso modificaciones puntuales al articulado, sino que su aporte se centró en la justificación material del cambio de nivel. De manera implícita, sugiere consolidar en la ley un perfil profesional con formación jurídica para el cargo, y respalda la orientación general del proyecto hacia la reclasificación de los inspectores al nivel profesional dentro del sistema de empleo público territorial.

Ministerio de Transporte – concepto del 7 de noviembre de 2024

El Ministerio de Transporte, mediante comunicación del 7 de noviembre de 2024 dirigida a la Secretaría General de la Comisión Séptima de la Cámara, remitió el “Formato Único para Emisión de Comentarios a proyectos de ley” correspondiente al Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara.

En su análisis de competencia, el ministerio indicó que la materia regulada por el proyecto hace parte de la cláusula general de competencia del Congreso, al no estar sujeta a reserva específica, y recordó la amplia libertad de configuración normativa del legislador para expedir, modificar o derogar normas en materia de empleo público y organización administrativa.

En cuanto al contenido, el ministerio reconoció que el objeto del proyecto, consistente en modificar la nomenclatura, clasificación y código del empleo de los inspectores de tránsito y transporte de distritos, departamentos y municipios, se inscribe en la necesidad de fortalecer las autoridades de tránsito y de armonizar el perfil del cargo con la carga técnica y jurídica que implica la imposición de sanciones, la valoración de pruebas y la expedición de actos administrativos en este campo.

No obstante, el ministerio llamó la atención sobre la dimensión fiscal de la medida. Al advertir que el paso del nivel técnico al profesional comporta, por regla general, una mayor asignación salarial, señaló que la iniciativa puede implicar un incremento de gasto para las entidades territoriales, lo que exige la realización de un análisis detallado de impacto fiscal conforme al artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y a la compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En su valoración final, el ministerio consideró viable la iniciativa sujeta a comentarios y condiciones. Sus propuestas de ajuste giran en torno a tres ideas: que se explicita con mayor claridad el objeto y alcance del cambio de nomenclatura y nivel del empleo; que se reconozca en la exposición de

motivos y en las ponencias el impacto presupuestal potencial para las entidades territoriales, acompañado de un estudio técnico; y que se armonice el texto con el marco normativo sectorial, en especial con la Ley 769 de 2002 y la Ley 1310 de 2009, de modo que la nueva regulación del empleo resulte congruente con el régimen general de tránsito y transporte.

Comisión Nacional del Servicio Civil – concepto del 6 de diciembre de 2024

La Comisión Nacional del Servicio Civil remitió concepto el 6 de diciembre de 2024, dentro del trámite surtido en la Cámara de Representantes. En este documento, la CNSC precisó que su competencia se circunscribe a la administración y vigilancia de los concursos de mérito y de los registros de elegibles, de manera que no le corresponde definir manuales específicos de funciones ni requisitos de los empleos, pero sí evaluar la pertinencia de modificaciones que inciden sobre la carrera administrativa.

La entidad destacó que los inspectores de tránsito ejercen funciones sancionatorias y de interpretación de normas de tránsito que se traducen en actos administrativos susceptibles de control ante la jurisdicción contencioso administrativa, lo cual revela una carga de juicio jurídico y de responsabilidad que excede un perfil meramente técnico. Por ello, consideró que la reclasificación del empleo al nivel profesional resulta pertinente y coherente con la naturaleza de las funciones.

Sin embargo, advirtió un vacío importante en la formulación inicial del proyecto: la ausencia de disposiciones transitorias que regulen la situación de los servidores que actualmente ejercen el cargo con requisitos de nivel técnico, así como el tratamiento de los concursos de mérito en curso o de los registros de elegibles vigentes al momento de la expedición de la ley. La CNSC explicó que, de no regularse esta transición, podrían presentarse escenarios de coexistencia de inspectores con perfiles técnicos y profesionales en una misma planta de personal, con diferencias injustificadas en cuanto a remuneración y condiciones de carrera, y riesgos de litigiosidad en torno a los derechos de quienes concursaron bajo las reglas vigentes.

En materia de ajustes, la CNSC propuso, en síntesis, dos líneas de acción que se recogieron en las ponencias: incorporar artículos transitorios que definan el régimen aplicable a los inspectores ya vinculados y a los concursos en curso, garantizando la protección de los derechos de carrera y de los elegibles; y precisar en la ley los programas académicos que habilitan el acceso al nuevo perfil profesional, sugiriendo en particular la formación en Derecho y Administración Pública, de manera que los requisitos para concursar no queden indeterminados ni desproporcionados frente a la realidad del empleo.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público – carta de comentarios publicada en la Gaceta del Congreso número 750 de 21 de mayo de 2025

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió carta de comentarios al texto propuesto en

la ponencia para Segundo Debate del Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, publicada en la *Gaceta del Congreso* número 750 del 21 de mayo de 2025.

En este documento, el ministerio reiteró el contenido del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 sobre análisis del impacto fiscal de las normas y enfatizó que todo proyecto de ley que genere gasto debe explicitar sus costos fiscales y demostrar su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Recordó que tales costos deben constar expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias, junto con la fuente de ingreso adicional que financie el mayor gasto.

El ministerio señaló que la modificación del nivel del empleo de inspector de tránsito, al implicar un incremento en las asignaciones salariales de las entidades territoriales, podría generar un impacto fiscal significativo, lo que hace necesario contar con un estudio detallado en materia presupuestal para las entidades concernidas. Destacó que su papel consiste en conceptuar sobre la consistencia de ese análisis con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, sin que su concepto pueda ir en contravía de este.

En cuanto a propuestas de ajuste, el ministerio no se opuso a la iniciativa, pero condicionó su viabilidad al cumplimiento estricto de las exigencias del artículo 7° de la Ley 819 de 2003. Propuso que se robusteciera el capítulo de impacto fiscal en la exposición de motivos y en las ponencias, cuantificando el costo de la reclasificación y precisando las fuentes de financiación, y que se dejará constancia expresa de que la implementación de la ley deberá realizarse respetando las metas y restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Departamento Administrativo de la Función Pública – concepto técnico solicitado por el Senado (19 de septiembre de 2025).

En desarrollo del trámite en el Senado, el Departamento Administrativo de la Función Pública emitió un nuevo concepto técnico en respuesta a la solicitud elevada por la ponencia, con la versión de formato de septiembre de 2025. En este pronunciamiento, la entidad expuso su objeto institucional, consistente en fortalecer las capacidades de los servidores públicos y de las entidades del Estado mediante la formulación de políticas y la adopción de instrumentos técnicos y jurídicos en materia de organización y funcionamiento administrativo.

Función Pública indicó que, tratándose de una iniciativa que modifica la nomenclatura, denominación y nivel de un empleo territorial, es indispensable que el proyecto esté acompañado de una exposición de motivos y de un documento técnico que justifiquen, con detalle, la necesidad y posibilidades de los cambios propuestos, así como su impacto y viabilidad financiera. Subrayó que los análisis económicos deben ser soportados y verificados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en los términos del artículo 7° de la Ley 819

de 2003, reiterando la obligación de hacer explícito el impacto fiscal y de demostrar su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Aunque este concepto no reitera la apreciación inicial sobre la improcedencia del cambio de nivel, sí insiste en que cualquier decisión legislativa debe apoyarse en estudios técnicos sólidos sobre organización, cargas de trabajo y costos, y en la debida articulación entre el diseño del empleo y las competencias de las entidades territoriales para ajustar sus plantas de personal y escalas salariales.

En términos de ajustes, Función Pública propone fortalecer los soportes técnicos y fiscales de la iniciativa. Pide que el proyecto vaya acompañado de una exposición de motivos y de un documento técnico en el que se justifiquen los cambios de nomenclatura, denominación y nivel, se cuantifiquen sus implicaciones financieras y se incorpore un análisis de impacto fiscal validado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

VI. Consideraciones de los ponentes

Los ponentes consideramos que la iniciativa de reclasificar el empleo de inspector de tránsito y transporte en el nivel profesional no solo es jurídicamente procedente, sino necesaria para garantizar de manera efectiva los derechos fundamentales de los ciudadanos sujetos a la potestad sancionadora de los organismos de tránsito, así como los derechos laborales de quienes ejercen estas funciones. La experiencia acumulada en la aplicación del Código Nacional de Tránsito y la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa muestran que el inspector de tránsito, lejos de desempeñar un oficio meramente operativo o técnico, actúa como verdadera autoridad administrativa sancionadora, con deberes de interpretación jurídica, valoración probatoria y decisión motivada, cuyas determinaciones tienen la entidad de afectar la propiedad, la movilidad, el buen nombre y el patrimonio de las personas y son revisables ante la jurisdicción contencioso administrativa.

La Corte Constitucional ha precisado que el procedimiento contravencional de tránsito forma parte del poder sancionador del Estado en su dimensión administrativa y, por tanto, está sometido a las garantías del debido proceso, entre ellas la proscripción de la responsabilidad objetiva, la necesidad de un mínimo probatorio serio y la obligación de individualizar adecuadamente al infractor. En la Sentencia C-530 de 2003, al examinar normas del Código Nacional de Tránsito, la Corte subrayó que la sola inasistencia del propietario del vehículo a la citación no puede generar por sí misma la imposición de la sanción, pues siempre se requiere un acervo probatorio suficiente que permita atribuir responsabilidad personal.

En la Sentencia T-115 de 2004, igualmente, la Corte destacó que los conflictos derivados de comparendos y sanciones de tránsito involucran

el ejercicio del poder sancionatorio estatal y que las autoridades de tránsito deben garantizar al ciudadano el derecho de defensa y contradicción frente a la imputación de la infracción.

Más recientemente, en la Sentencia C-038 de 2020, al estudiar el régimen de infracciones detectadas por medios tecnológicos, la Corte reiteró la exigencia de respetar los principios de culpabilidad, imputación personal y prohibición de responsabilidad por el solo hecho de ser propietario del vehículo, enfatizando que la autoridad de tránsito debe verificar, con criterios jurídicos exigentes, que la persona llamada a responder es realmente quien infringió la norma y que su conducta se encuentra debidamente probada.

Estos estándares jurisprudenciales evidencian que la labor cotidiana del inspector de tránsito exige competencias propias de un operador jurídico, pues debe interpretar normas constitucionales y legales, aplicar precedentes, valorar pruebas conforme a la sana crítica y motivar decisiones sancionatorias susceptibles de control judicial.

La dimensión material de estas funciones se refleja, además, en la magnitud del sistema sancionatorio de tránsito en Colombia. Solo en Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad reportó que en 2023 se impusieron 1.554.950 comparendos por infracciones de tránsito y que, en 2024, con corte a diciembre, se habían impuesto 598.385 comparendos adicionales, según el Observatorio de Movilidad. De acuerdo con datos oficiales, entre 2018 y 2024 se registraron 5.539.433 comparendos en la ciudad de Bogotá, impuestos por policías de tránsito y por medidas tecnológicas, lo que da cuenta de un sistema sancionatorio masivo y permanente. A nivel nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha informado que en 2023 se registraron más de siete mil muertes por siniestros viales y que en 2024 el promedio mensual de fallecidos por accidentes de tránsito fue de 688 personas, lo que se traduce en una de las principales causas de muerte violenta en el país.

Estas cifras muestran que la seguridad vial y el régimen sancionatorio de tránsito no son asuntos marginales, sino una política pública estructural, con impactos directos en la vida, la integridad, la salud y la economía de miles de hogares. En este contexto, sostener que la autoridad encargada de conducir los procedimientos contravencionales y decidir la imposición de sanciones es un servidor de nivel técnico resulta abiertamente disonante con la complejidad jurídica y la intensidad de los derechos en juego. Por el contrario, la jurisprudencia constitucional y la doctrina administrativa han venido asimilando progresivamente al inspector de tránsito a un operador jurídico especializado, cuyas decisiones deben cumplir estándares análogos a los de cualquier autoridad administrativa sancionadora.

Desde la perspectiva de los derechos laborales y de la carrera administrativa, la reclasificación del

cargo en el nivel profesional también encuentra sustento en la jurisprudencia sobre estabilidad, confianza legítima y protección de las situaciones consolidadas de los servidores públicos. La Corte, en Sentencias como SU-446 de 2011, ha señalado que las modificaciones normativas o de planta no pueden desconocer los derechos adquiridos ni las expectativas legítimas de los funcionarios que accedieron a la carrera a través del mérito, y que el Estado está obligado a adoptar medidas de transición razonables que compatibilicen la actualización del diseño institucional con la preservación de la carrera y de la dignidad del trabajo público.

En armonía con estos criterios, las modificaciones propuestas al articulado del proyecto incorporan un régimen de transición que protege integralmente la situación de quienes actualmente ejercen el cargo de inspectores de tránsito bajo requisitos de nivel técnico. La propuesta de mantener incólumes sus nombramientos, su condición de carrera administrativa y sus derechos salariales y prestacionales, sin exigirles retroactivamente el título profesional en derecho, responde al mandato de respeto a las situaciones jurídicas consolidadas y al principio de confianza legítima que rige las reformas al empleo público. Al mismo tiempo, se establece que los concursos en curso o ya adelantados bajo el régimen técnico se concluirán y proveerán con los requisitos vigentes al momento de la convocatoria, evitando que los aspirantes se vean frustrados por un cambio normativo sobrevenido que altere las reglas de juego después de surtido el proceso de selección.

Sobre esta base, la exigencia de que, hacia el futuro, el cargo de inspector de tránsito y transporte sea provisto exclusivamente con profesionales en derecho sin experiencia, con las demás condiciones que determinen los manuales específicos de funciones y competencias laborales, no constituye una barrera injustificada, sino una consecuencia necesaria de la naturaleza jurídicamente compleja de la función. La persona que conduce el procedimiento sancionatorio, decide sobre la responsabilidad del presunto infractor, aplica precedentes constitucionales y contencioso administrativos y debe ponderar entre la protección de la vida y la seguridad vial y las garantías de debido proceso, requiere un conocimiento sistemático del ordenamiento jurídico que no puede presumirse de una formación técnica. La profesionalización del cargo contribuye, además, a reducir la litigiosidad por nulidad de comparendos, a mejorar la calidad de las decisiones administrativas y a fortalecer la confianza ciudadana en los organismos de tránsito.

Asimismo, las consideraciones de las entidades consultadas han sido acogidas de manera sustantiva en los ajustes propuestos al articulado. La Comisión Nacional del Servicio Civil advirtió la necesidad de regular expresamente la situación de los inspectores que ya se encuentran vinculados en el nivel técnico y de los concursos de mérito en desarrollo, para impedir duplicidades de planta, tratamientos desiguales y

afectaciones a los derechos de elegibles y servidores. Las modificaciones introducen disposiciones específicas que resuelven estas preocupaciones, al establecer la continuidad de los actuales titulares, la validez de los procesos de selección ya convocados y la obligación de homologar progresivamente la planta, de manera que no coexistan indefinidamente cargos de distinta naturaleza jurídica que cumplan la misma función sancionadora.

El Departamento Administrativo de la Función Pública, por su parte, subrayó que el tránsito del nivel técnico al nivel profesional implica una reforma de planta que debe sustentarse en un análisis técnico, organizacional y fiscal debidamente articulado con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Los ajustes al artículo sobre implementación precisan de manera más rigurosa el plazo y las obligaciones de las entidades territoriales para adelantar los estudios de rediseño institucional, la modificación de los manuales de funciones y la obtención de los avales fiscales correspondientes, en consonancia con las reglas de disciplina fiscal y programación presupuestal que rigen el sector público.

El Ministerio de Transporte insistió en la necesidad de reconocer la incidencia fiscal del aumento en el nivel de empleo y recordó que, aun tratándose de plantas de carácter territorial, la política de tránsito y transporte se inserta en la

política nacional de seguridad vial, lo que exige un enfoque coordinado entre la Nación y los entes territoriales. Las consideraciones de los ponentes recogen esta preocupación y resaltan que la reclasificación no puede entenderse de manera aislada, sino como parte de una estrategia integral de fortalecimiento de los organismos de tránsito, en la que la profesionalización de sus autoridades sancionadoras es una pieza indispensable para elevar la calidad de la gestión, la seguridad jurídica y la protección de la vida en las vías.

Finalmente, desde la perspectiva de los trabajadores, el proyecto y las modificaciones propuestas reconocen una realidad largamente instalada: quienes hoy ejercen como inspectores de tránsito desempeñan, en la práctica, una profesión jurídica, aunque su clasificación formal sea la de un empleo técnico. El cambio de nivel no crea artificialmente una profesión, sino que reconoce la naturaleza real de su trabajo y corrige una subvaloración histórica de su responsabilidad y de sus competencias. Esta corrección armoniza la estructura del empleo con los principios de trabajo digno, remuneración acorde con la responsabilidad y profesionalización del servicio público, y se proyecta como un mensaje claro en favor del mérito, la calidad del aparato estatal y la centralidad de la vida y la seguridad en la política de tránsito y transporte del país.

VII. Pliego de Modificaciones

Texto aprobado en Plenaria de la Cámara	Texto propuesto (cambios en negrilla)	Justificación de la modificación										
Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la nomenclatura clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito y transporte de los distritos, departamentos y municipios del país.	Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito y transporte de los distritos, departamentos y municipios del país, <u>a fin de reconocer el carácter profesional de las funciones que desempeñan como autoridades de tránsito y transporte, y de fortalecer sus condiciones de carrera y de trabajo, en armonía con los derechos adquiridos y las situaciones jurídicas consolidadas.</u>	Se corrige la redacción básica (“nomenclatura, clasificación y código”) y se precisa el objeto conforme a la finalidad real del proyecto: no es un mero ajuste nominal, sino el reconocimiento del carácter profesional del cargo y el fortalecimiento de la carrera y de las condiciones de trabajo de los inspectores de tránsito. Se incorpora, con técnica normativa, la referencia a derechos adquiridos y situaciones consolidadas, orientando la interpretación del resto de la ley en clave de progresividad y protección del trabajador, sin alterar la materia del proyecto										
Artículo 2º. Modifíquese el artículo 18 del Decreto Ley 785 de 2005 quedará así:(...) Nivel Profesional... 230 Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país. (...)	Artículo 2º. Modifíquese el artículo 18 del Decreto Ley 785 de 2005, modificado por la Ley 2492 de 2025, el cual quedará así: “ Artículo 18. Nivel Profesional: El Nivel Profesional está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos.	Se mejora la redacción actualizando el artículo ya que había sido modificado por la Ley 2492 de 2025. El artículo 2º cumple adecuadamente la función de incorporar el empleo de inspector de tránsito y transporte al nivel profesional del Decreto Ley 785 de 2005, con la denominación y el código propuestos por la Cámara. Sin embargo, se le agrega una mejora en la redacción.										
	<table><tr><th>Cód</th><th>Denominación de empleo</th></tr><tr><td>215</td><td>Almacenista general</td></tr><tr><td>202</td><td>Comisario de familia</td></tr><tr><td>203</td><td>Comandante de Bomberos</td></tr><tr><td>204</td><td>Copiloto de aviación</td></tr></table>	Cód	Denominación de empleo	215	Almacenista general	202	Comisario de familia	203	Comandante de Bomberos	204	Copiloto de aviación	
Cód	Denominación de empleo											
215	Almacenista general											
202	Comisario de familia											
203	Comandante de Bomberos											
204	Copiloto de aviación											

Texto aprobado en Plenaria de la Cámara	Texto propuesto (cambios en negrilla)		Justificación de la modificación
	Cód	Denominación de empleo	
	2 2 7	Corregidor	
	2 6 0	Director de Cárcel	
	2 6 5	Director de Banda	
	2 7 0	Director de Orquesta	
	2 3 5	Director de Centro de Institución Universitaria	
	2 3 6	Director de Centro de Escuela Tecnológica	
	2 4 3	Enfermero	
	2 4 4	Enfermero especialista	
	2 3 2	Director de centro de Institución Técnica Profesional	
	2 3 0	<u>Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país.</u>	
	2 3 3	Inspector o Corregidor de Convivencia y Paz Urbano y Rural categoría especial en municipios y distritos de categoría especial, 1º y 2º categoría.	
	2 3 4	Inspector o corregidor de Convivencia y Paz urbano en municipios y distritos de 3º a 6º Categoría y rural.	
	2 0 6	Líder de programa	
	2 0 8	Líder de proyecto	
	2 0 9	Maestro en artes	
	2 1 1	Médico general	
	2 1 3	Médico especialista	
	2 2 1	Músico de Orquesta	
	2 1 4	Odontólogo	
	2 1 6	Odontólogo especialista	
	2 7 5	Piloto de aviación	
	2 2 2	Profesional parcializada área en salud	

Texto aprobado en Plenaria de la Cámara	Texto propuesto (cambios en negrilla)	Justificación de la modificación														
	<table><tr><td>2 4 2</td><td>Profesional especializada área en salud</td></tr><tr><td>2 1 9</td><td>Profesional universitario</td></tr><tr><td>2 3 7</td><td>Profesional Universitario de salud</td></tr><tr><td>2 1 7</td><td>Profesional servicio social obligatorio</td></tr><tr><td>2 0 1</td><td>Tesoro General”.</td></tr></table>	2 4 2	Profesional especializada área en salud	2 1 9	Profesional universitario	2 3 7	Profesional Universitario de salud	2 1 7	Profesional servicio social obligatorio	2 0 1	Tesoro General”.					
2 4 2	Profesional especializada área en salud															
2 1 9	Profesional universitario															
2 3 7	Profesional Universitario de salud															
2 1 7	Profesional servicio social obligatorio															
2 0 1	Tesoro General”.															
<p>Artículo 3º. El artículo 19 del Decreto Ley 785 de 2005 quedará de la siguiente manera: (...). Nivel Técnico... 303 Inspector de Policía 3ª a 6ª Categoría. 306 Inspector de Policía Rural. (...).</p>	<p>Artículo 3º. El artículo 19 del Decreto Ley 785 de 2005, modificado por la Ley 2492 de 2025, el cual quedará de la siguiente manera: “Artículo 19. Nivel Técnico. El Nivel Técnico está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos.</p> <table><tr><th>Cod</th><th>Denominación del empleo:</th></tr><tr><td>3 3 5</td><td>Auxiliar de vuelo</td></tr><tr><td>3 1 3</td><td>Instructor</td></tr><tr><td>3 3 6</td><td>Subcomandante de bomberos</td></tr><tr><td>3 6 7</td><td>Técnico administrativo</td></tr><tr><td>3 2 3</td><td>Técnico área de salud</td></tr><tr><td>3 1 4</td><td>Técnico operativo.</td></tr></table>	Cod	Denominación del empleo:	3 3 5	Auxiliar de vuelo	3 1 3	Instructor	3 3 6	Subcomandante de bomberos	3 6 7	Técnico administrativo	3 2 3	Técnico área de salud	3 1 4	Técnico operativo.	<p>El artículo 3º se limita a depurar el nivel técnico, retirando de él el empleo de inspector de tránsito y transporte. La nueva tabla mantiene la sistematicidad del Decreto Ley 785 de 2005 y no presenta defectos de técnica normativa. No se considera necesario introducir cambios, para preservar la coherencia con el texto aprobado en Cámara y evitar remuneraciones innecesarias.</p>
Cod	Denominación del empleo:															
3 3 5	Auxiliar de vuelo															
3 1 3	Instructor															
3 3 6	Subcomandante de bomberos															
3 6 7	Técnico administrativo															
3 2 3	Técnico área de salud															
3 1 4	Técnico operativo.															
<p>Artículo 4º. La presente ley no afecta las situaciones jurídicas consolidadas de las personas que antes de la fecha de la presente modificación al Decreto número 785 de 2005, se hubiesen posesionado y se encontrasen ocupando el cargo de inspector de tránsito y Transporte en un organismo de tránsito de una entidad territorial, y para el cual acreditaron los requisitos vigentes al momento de su incorporación al empleo.</p> <p>Parágrafo. Los Inspectores de Tránsito y Transporte que se encuentren en carrera administrativa al momento de la expedición de la presente ley, continuarán de forma ininterrumpida ostentando dicho cargo.</p>	<p>Artículo 4º. <u>Régimen de los servidores en ejercicio.</u></p> <p>La presente ley no afectará las situaciones jurídicas consolidadas de las personas que, <u>con anterioridad a su entrada en vigencia,</u> se hubiesen posesionado y se <u>encuentren</u> ocupando el cargo de Inspector de Tránsito y Transporte en un organismo de tránsito de una entidad territorial, <u>y que para el efecto hubiesen acreditado</u> los requisitos vigentes al momento de su incorporación al empleo.</p> <p><u>Parágrafo. Las entidades territoriales deberán adelantar los ajustes necesarios para incorporar a estos servidores al empleo de Inspector de Tránsito y Transporte del nivel profesional previsto en el artículo 2º de la presente ley, reconociendo para todos los efectos legales su antigüedad, los derechos de carrera que hubiesen adquirido y las demás prerrogativas derivadas del vínculo, sin que la incorporación implique desmejoramiento de sus condiciones salariales o prestacionales, ni se exijan requisitos adicionales distintos a los acreditados al momento de su nombramiento original.</u></p>	<p>El texto de Cámara se queda corto: solo dice que “no afecta situaciones jurídicas consolidadas”, pero no ordena de manera expresa la reclasificación de quienes hoy ejercen el cargo. Eso permite la coexistencia de inspectores técnicos y profesionales, con condiciones desiguales, justamente el riesgo señalado por la CNSC. Se fortalece el artículo en tres sentidos: i) se precisa el momento de referencia hablando de “entrada en vigencia” (técnicamente más correcto que “expedición”), ii) se ordena explícitamente la incorporación de los actuales inspectores al nuevo empleo profesional, sin imponer requisitos sobrevivientes, y iii) se consagra la incorporación automática para quienes ya están en carrera, con conservación de antigüedad y derechos.</p>														

Texto aprobado en Plenaria de la Cámara	Texto propuesto (cambios en negrilla)	Justificación de la modificación
Artículo 5°. Implementación. Las entidades territoriales dispondrán de tres (3) meses a partir de la fecha de sanción y publicación de la presente ley en el Diario Oficial, para implementar las disposiciones contenidas en los artículos 2°, 3° y 4° de esta ley.	Artículo 5°. Implementación. Las entidades territoriales dispondrán de un término de tres (3) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para implementar las disposiciones contenidas en los artículos 2°, 3° y 4° de esta ley, <u>incluidos los ajustes a las plantas de personal, a los manuales específicos de funciones y requisitos y a las demás decisiones administrativas que resulten necesarias, con sujeción a las normas orgánicas de presupuesto y de responsabilidad fiscal.</u>	Se corrige la referencia confusa a “sanción y publicación”, que son actos distintos, y se utiliza la fórmula más depurada: el plazo se cuenta desde la entrada en vigencia de la ley. Se explicita, con técnica de ley de empleo público, qué implica “implementar”: ajustar plantas de personal, manuales de funciones y decisiones administrativas asociadas. Se incorpora una cláusula de sujeción a las normas orgánicas de presupuesto y responsabilidad fiscal, que recoge las exigencias planteadas por Min Hacienda y Función Pública, pero sin convertirse en una condición de bloqueo; la prioridad sigue siendo la efectiva reclasificación en beneficio del trabajador.
<u>Artículo nuevo</u>	<u>Artículo 6°. Concursos en curso y listas de elegibles. Los concursos de méritos que, a la entrada en vigencia de la presente ley, se encuentren en trámite o cuenten con listas de elegibles en firme para proveer empleos de inspector de tránsito y transporte continuarán rigiéndose por el régimen de requisitos y condiciones vigente al momento de su convocatoria. Las personas que sean nombradas en período de prueba o en propiedad con fundamento en tales procesos serán incorporadas al empleo de inspector de tránsito y transporte de nivel profesional creado por la presente ley, reconociéndoseles para todos los efectos legales los derechos de carrera y estabilidad derivados del concurso, sin que se les puedan exigir requisitos adicionales distintos a los previstos en la respectiva convocatoria</u>	Este artículo nuevo recoge, con redacción normativa, las preocupaciones centrales de la CNSC sobre concursos en curso y listas de elegibles. Sin esta disposición se genera un vacío serio: procesos convocados con perfil técnico podrían quedar en un “limbo” jurídico, o las entidades podrían negarse a nombrar alegando que el cargo ahora es profesional. El artículo: i) garantiza la confianza legítima de los concursantes al mantener las reglas con que se convocó, ii) asegura su incorporación al nuevo empleo profesional, y iii) prohíbe exigir requisitos sobrevivientes, consolidando los derechos de carrera y estabilidad. Todo está directamente conectado con el objeto del proyecto (reclasificación del empleo) y se formula como norma transitoria típica, sin desbordar la materia ni introducir temas ajenos.
<u>Artículo nuevo</u>	<u>Artículo 7°. Requisitos mínimos para el empleo de inspector de tránsito y transporte. Para el ingreso al empleo de inspector de tránsito y transporte de los distritos, departamentos y municipios del país se exigirá, como mínimo, título profesional en Derecho, sin requerir experiencia profesional adicional, sin perjuicio de las demás competencias y habilidades que, en el marco de la ley, establezcan los manuales específicos de funciones y requisitos de las entidades territoriales.</u> <u>Parágrafo 1°. Lo dispuesto en el inciso anterior no será exigible a quienes, a la entrada en vigencia de la presente ley, se encuentren ocupando el empleo de inspector de tránsito y transporte en un organismo de tránsito de una entidad territorial, ni a quienes se vinculen en virtud de concursos de méritos convocados con anterioridad a dicha fecha. En estos casos se aplicará lo previsto en los artículos 4° y 7° de la presente ley, entendiéndose cumplidos los requisitos para efectos de permanencia y de adquisición de derechos de carrera en el cargo.</u> <u>Parágrafo 2°. La equivalencia u homologación de experiencia y estudios serán las que se encuentran definidas en la ley. En todo caso, la experiencia certificada como Inspector de tránsito podrá ser tenida en cuenta como experiencia profesional para los cargos de Inspector de Convivencia y Paz, ello sin perjuicio de las condiciones y/o el manual de funciones que expida la entidad. La experiencia certificada como inspector de tránsito a partir de la entrada en vigencia de la presente ley se tendrá en cuenta como experiencia profesional.</u>	Responde directamente a la observación de la CNSC sobre la necesidad de definir el programa de formación habilitante y consolida el carácter estrictamente jurídico y sancionatorio del cargo, fijando un estándar homogéneo: que el inspector sea, como regla, abogado. Se opta por exigir título profesional en Derecho y no experiencia, lo que: i) refuerza el perfil profesional del empleo, ii) facilita el acceso de jóvenes abogados mediante concursos de mérito, y iii) evita que la exigencia de experiencia se convierta en una barrera injustificada para el ingreso, siendo un empleo público de base que puede ser puerta de entrada a la carrera administrativa. El parágrafo cierra el flanco de protección a los trabajadores: garantiza que el nuevo requisito no se aplique de manera retroactiva ni a quienes ya ejercen el cargo ni a quienes se presentaron a concursos con perfil técnico o distinto, remitiendo expresamente a los artículos de transición (4° y 7°) para que se entiendan cumplidos los requisitos para permanencia y derechos de carrera. Así se evita cualquier “limbo” jurídico o pretexto para sacar a los actuales inspectores o desconocer listas de elegibles, y se mantiene una línea clara de progresividad y estabilidad en el empleo.

Texto aprobado en Plenaria de la Cámara	Texto propuesto (cambios en negrilla)	Justificación de la modificación
Artículo 6º. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de su sanción y publicación en el <i>Diario Oficial</i> y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 8º. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de <u>su publicación</u> en el <i>Diario Oficial</i> y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se modifica la numeración en razón de los artículos nuevos. Desde la dogmática colombiana, la vigencia de las leyes se ata a su promulgación, y esta se materializa en la publicación en el <i>Diario Oficial</i> . La fórmula de Cámara (“a partir de su sanción y publicación”) mezcla dos actos distintos y puede generar dudas interpretativas. Se adopta la cláusula de cierre más limpia y usual: la ley rige a partir de su publicación en el <i>Diario Oficial</i> . No se altera el alcance temporal de la norma, pero se gana claridad técnica.

VIII. Impacto fiscal

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, los ponentes debemos pronunciarnos expresamente sobre las implicaciones fiscales del Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado, 231 de 2024 Cámara, así como sobre su compatibilidad general con los marcos fiscales de mediano plazo. De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, en particular con decisiones como las Sentencias C 502 de 2007 y C 322 de 2021, el análisis de impacto fiscal que se exige al Congreso no implica la elaboración de un estudio técnico exhaustivo, pero sí demanda una valoración mínima, razonada y explícita de los costos y de las posibles fuentes de financiación, de manera que la deliberación legislativa tenga en cuenta las consecuencias económicas de la norma. La Corte ha reiterado que este análisis es un mecanismo de racionalidad legislativa y que el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público no constituye un poder de veto sobre la actividad del Congreso.

En el presente caso, es importante señalar de manera transparente que, según los antecedentes allegados al trámite en la Cámara de Representantes y las comunicaciones conocidas, hasta el momento no se cuenta con un aval fiscal específico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para este proyecto. No obstante, conforme a la línea fijada por la Corte Constitucional sobre el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, la ausencia de dicho aval o la eventual emisión de un concepto no favorable no paraliza por sí misma la competencia del Congreso, siempre que este identifique el impacto fiscal, valore su magnitud y proponga una forma razonable de asumirlo dentro de los marcos fiscales existentes.

La naturaleza del impacto fiscal de esta iniciativa es claramente acotada. El proyecto no crea un nuevo programa, no ordena apropiaciones adicionales en el Presupuesto General de la Nación ni establece beneficios tributarios. Su núcleo consiste en reclasificar el empleo de inspector de tránsito y transporte en el nivel profesional del Decreto Ley 785 de 2005, retirar dicho empleo del nivel técnico y fijar, hacia el futuro, el requisito de título profesional en Derecho para el acceso al cargo. En consecuencia, los eventuales costos se concentran en las plantas de personal de los organismos de tránsito de las

entidades territoriales, pues son estas las que deberán ajustar sus escalas salariales y sus estructuras de empleo para reconocer el nivel profesional de los inspectores de tránsito, dentro de los límites y reglas de disciplina fiscal que ya las rigen conforme a la Ley 819 de 2003 y la normativa orgánica en materia de presupuesto territorial.

Es previsible que la reclasificación implique un incremento en el gasto de funcionamiento asociado a la nómina de los organismos de tránsito, derivado de la diferencia entre la remuneración que cada entidad reconoce hoy a los inspectores de nivel técnico y la que corresponda al empleo de nivel profesional dentro de sus propias escalas internas. Sin embargo, este aumento presenta varias características que permiten considerarlo fiscalmente manejable. En primer lugar, se trata de un universo limitado de empleos, circunscrito a los inspectores de tránsito y transporte de los organismos de tránsito departamentales, distritales y municipales. De acuerdo con documentación sectorial disponible, la organización de la función de tránsito se realiza a través de un número acotado de organismos locales especializados, cuya planta de inspectores suele ser reducida frente al conjunto de servidores territoriales.

En segundo lugar, la ley no fija un salario uniforme ni impone una escala única de remuneración, sino que se limita a reclasificar el empleo en el nivel profesional; la concreción del monto específico corresponde, como ocurre con los demás empleos, a las decisiones de cada autoridad territorial dentro de las bandas y topes que les permiten las normas vigentes.

Las modificaciones introducidas en el articulado por los ponentes están diseñadas precisamente para ordenar este impacto y evitar que se traduzca en una carga abrupta o desproporcionada. En el artículo sobre implementación se establece un plazo razonable para que las entidades territoriales realicen los ajustes a sus plantas de personal, a sus manuales específicos de funciones y requisitos y a las demás decisiones administrativas necesarias, con sujeción expresa a las normas orgánicas de presupuesto y de responsabilidad fiscal. De este modo, la reclasificación se ejecuta de manera gradual y planificada, permitiendo que cada ente territorial incorpore el costo incremental dentro de

sus propios procesos de programación presupuestal y de actualización del marco fiscal de mediano plazo, sin exigir desembolsos inmediatos por fuera de su capacidad financiera.

Adicionalmente, el régimen de transición propuesto para los inspectores que ya se encuentran vinculados constituye, en sí mismo, una medida de contención de riesgos fiscales. Al disponer que quienes actualmente ejercen el cargo de inspector de tránsito con requisitos de nivel técnico conservarán sus nombramientos, sus derechos de carrera y su permanencia en el empleo, y que serán incorporados al nuevo empleo profesional sin exigencia de requisitos sobrevinientes, se evita la generación de litigios masivos y de eventuales condenas por retiro injustificado o por desconocimiento de derechos adquiridos. De igual manera, al regular de manera expresa la situación de los concursos en curso y de las listas de elegibles, se previenen controversias que podrían derivar en indemnizaciones o en nulidades de procesos de selección con sus correspondientes costos para las entidades territoriales. Un diseño deficiente de la transición, por el contrario, sí tendría un potencial impacto fiscal relevante negativo, por lo que la opción regulatoria de proteger la estabilidad de los trabajadores y la confianza legítima de los concursantes se traduce, paradójicamente, en una estrategia de mitigación de riesgos fiscales.

Desde la perspectiva de la racionalidad del gasto público, la profesionalización del cargo de inspector de tránsito también puede generar efectos positivos de mediano plazo. La experiencia comparada y la propia jurisprudencia han mostrado que decisiones sancionatorias deficientemente motivadas, sustentadas en una comprensión insuficiente de las garantías del debido proceso y de los principios que rigen la potestad sancionadora administrativa, conducen a un volumen significativo de litigios, revocatorias y anulaciones, con los costos que ello implica en términos de defensa judicial, devolución de sumas recaudadas, reconocimiento de intereses y, en algunos casos, indemnizaciones. Al fortalecer el perfil jurídico de quienes ejercen la función sancionadora en materia de tránsito, la iniciativa contribuye a mejorar la calidad de las decisiones administrativas, reducir la conflictividad y hacer más eficiente el recaudo derivado de las sanciones válidamente impuestas, con lo cual parte del costo de la reclasificación puede verse compensado por una gestión más eficaz y por una menor exposición a contingencias judiciales.

En cuanto a la relación con el Presupuesto General de la Nación, es pertinente reiterar que el proyecto no impone a la Nación la obligación de financiar los incrementos salariales que puedan resultar de la reclasificación. La gestión de la nómina de los organismos de tránsito recae en las entidades territoriales, que deben observar, además de la Ley 819 de 2003, los límites de gasto de funcionamiento y endeudamiento previstos en la legislación orgánica territorial. En esa medida, la compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo nacional no se ve

comprometida de manera directa, puesto que no se crean nuevas partidas ni se afectan las fuentes de financiación del nivel central. La coordinación que pueda surgir entre la política nacional de seguridad vial y la profesionalización de las autoridades sancionadoras locales se canaliza a través de instrumentos ya existentes, sin que este proyecto de ley modifique las reglas de cofinanciación o de transferencias.

Con base en todo lo anterior, los ponentes concluimos que el Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado, 231 de 2024 Cámara tiene un impacto fiscal concentrado en las entidades territoriales, de magnitud acotada y susceptible de ser absorbido mediante ajustes graduales de planta, sin comprometer la sostenibilidad fiscal ni el equilibrio macroeconómico general. La ausencia, hasta ahora, de un aval fiscal expreso del Ministerio de Hacienda y Crédito Público no impide que el Congreso cumpla con su deber de análisis, ni convierte el proyecto en incompatible per se con la disciplina fiscal. Por el contrario, el diseño normativo propuesto, que combina reclasificación profesional, protección de derechos adquiridos y regulación detallada de la transición, se ajusta a los parámetros fijados por la Corte Constitucional para el cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y ofrece un marco razonable para que las entidades territoriales asuman, de manera responsable y progresiva, la carga fiscal derivada de la dignificación del empleo de inspector de tránsito y transporte.

IX. Conflictos de interés

La Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, establece que se configura o no el conflicto de interés, cuando:

- 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.

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992, y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente: Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés para presentar esta iniciativa de ley. Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los Congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Sin embargo, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

Aplicado al caso concreto del Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado, 231 de 2024 Cámara, se observa que la iniciativa tiene un carácter general y abstracto. El proyecto modifica la nomenclatura, la clasificación y el código del empleo de inspector de tránsito y transporte en el Decreto Ley 785 de 2005, define requisitos mínimos de formación y establece reglas de transición para las plantas de personal y los concursos en curso. No crea un beneficio

singularizado a favor de un Congresista específico ni de su núcleo familiar, no otorga indemnizaciones individuales ni suprime obligaciones personales, ni modifica investigaciones administrativas, disciplinarias, fiscales o penales en las que algún Congresista se encuentre formalmente vinculado. En consecuencia, por su naturaleza y alcance, se ubica dentro de las hipótesis de regulación general en las que, según la Ley 2003 de 2019, se presume la inexistencia de conflicto de interés.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019 y con las disposiciones sobre impedimentos y recusaciones del Reglamento del Congreso, los ponentes consideramos que, en principio, no se configuran motivos de conflicto de interés que impidan la presentación de esta ponencia ni la participación de los Congresistas en la discusión y votación del proyecto. No obstante, se recuerda que la descripción de las hipótesis legales en que no hay conflicto no exime a cada Congresista de valorar su situación particular; si alguno considera que, más allá del carácter general de la regulación, concurren en su caso un beneficio particular, actual y directo en los términos de la ley, deberá manifestarlo oportunamente mediante el trámite de impedimento correspondiente.

X. Bibliografía

- Constitución Política de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia. Editorial Legis.
- Congreso de la República de Colombia. (2002, 6 de agosto). Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. *Diario Oficial* 44.932.
- Congreso de la República de Colombia. (2003, 9 de julio). Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.
- Congreso de la República de Colombia. (2004, 23 de septiembre). Ley 909 de 2004, por la cual se expiden normas que regulan el empleo público, la carrera administrativa, la gerencia pública y se dictan otras disposiciones.
- Congreso de la República de Colombia. (2009, 22 de julio). Ley 1310 de 2009, mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.
- Congreso de la República de Colombia. (2017, 23 de julio). Ley 1843 de 2017, por la cual se establecen normas relacionadas con los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones.

- Congreso de la República de Colombia. (2019, 19 de noviembre). Ley 2003 de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones.
- Congreso de la República de Colombia. (1992, 17 de junio). Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el Reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes.
- Presidencia de la República de Colombia. (2005, 17 de marzo). Decreto Ley 785 de 2005, por el cual se establece el sistema de nomenclatura y clasificación y de funciones y requisitos generales de los empleos de las entidades territoriales que se regulan por las disposiciones de la Ley 909 de 2004.
- Presidencia de la República de Colombia. (2015, 26 de mayo). Decreto número 1083 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública.

Jurisprudencia Constitucional y de altas Cortes.

- Corte Constitucional de Colombia. (2003, 8 de julio). Sentencia C-530 de 2003.
- Corte Constitucional de Colombia. (2003, 2 de septiembre). Sentencia C-799 de 2003.
- Corte Constitucional de Colombia. (2007, 27 de junio). Sentencia C-502 de 2007.
- Corte Constitucional de Colombia. (2011, 6 de julio). Sentencia SU-446 de 2011.
- Corte Constitucional de Colombia. (2020, 6 de febrero). Sentencia C-038 de 2020.
- Corte Constitucional de Colombia. (2021, 18 de agosto). Sentencia C-322 de 2021.
- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. (2019, 26 de noviembre). Concepto 2433 de 2019, sobre la contratación y delegación en materia de sistemas automáticos de fotodetección y recaudo de multas de tránsito.

Documentos legislativos del Congreso de la República.

- Congreso de la República de Colombia, Cámara de Representantes. (2024, 21 de agosto). Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones [Texto radicado]. Disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Congreso de la República de Colombia, Cámara de Representantes, Comisión Séptima Constitucional Permanente. (2024, 29 de octubre). Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de

tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones [Ponencia]. disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>

- Congreso de la República de Colombia, Cámara de Representantes, Plenaria. (2025, 9 de diciembre). Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones disponibles en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Congreso de la República de Colombia. (2025). **Gaceta del Congreso** número 750 de 2025. Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara [Gaceta del Congreso]. Disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Congreso de la República de Colombia. (2025). **Gaceta del Congreso** número 1190 de 2025. Texto definitivo aprobado por la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara [Gaceta del Congreso]. Disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Cámara de Representantes. (s. f.). Inspectores de tránsito – Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara [Sección de proyecto de ley]. Sitio web de la Cámara de Representantes. <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Comisión Nacional del Servicio Civil. (2024, 6 de diciembre). Concepto sobre el Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, Inspectores de Tránsito [Concepto técnico dirigido a la Cámara de Representantes]. disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Departamento Administrativo de la Función Pública. (2024, 11 de octubre). Comentarios al Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, Inspectores de Tránsito [Comunicación técnica]. Disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Departamento Administrativo de la Función Pública. (2025, 19 de septiembre). Concepto 20254000462711 sobre el Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara y 145 de 2025 Senado [Concepto técnico]. Disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Ministerio de Transporte. (2024, noviembre). Concepto sobre el Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, Inspectores de Tránsito [Oficio dirigido a la Cámara de

- Representantes]. Disponible en <https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/>
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2025). Comunicación sobre el impacto fiscal del Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara [Concepto fiscal]. Información incorporada en la **Gaceta del Congreso** número 750 de 2025 Estadísticas oficiales y documentos de política pública.
 - Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024, 22 de febrero). Boletín estadístico nacional: Fallecidos y lesionados. Diciembre de 2023 [Informe estadístico]. Agencia Nacional de Seguridad Vial.
 - Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023). Observatorio de estadísticas de siniestralidad vial [Tablero BI]. Agencia Nacional de Seguridad Vial.
 - Agencia Nacional de Seguridad Vial & Ministerio de Transporte. (2024, 7 de febrero). En 2023 se contuvo el fenómeno de la siniestralidad vial en Colombia [Comunicado de prensa]. Ministerio de Transporte.
 - Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (2021). Comparendos impuestos por detección electrónica en la ciudad de Bogotá desde el año 2011 [Conjunto de datos]. Datos Abiertos Bogotá.
 - Observatorio de Movilidad de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad. (2025, 22 de septiembre). Anuario de siniestralidad vial Bogotá 2023 [Informe anual]. Observatorio de Movilidad.
 - Sistema Estadístico de la Comunidad Andina. (2023). Informe anual: Accidentes de tránsito en la Comunidad Andina, 2023 [Informe estadístico]. Secretaría General de la Comunidad Andina.

Doctrina, guías técnicas y otros estudios

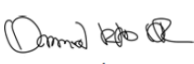

- Ospina Zuluaga, S. (2022). La potestad sancionatoria administrativa en materia de tránsito y transporte [Trabajo de grado de pregrado, Universidad Externado de Colombia]. Repositorio Institucional Universidad Externado de Colombia.
- Superintendencia de Transporte & Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). ABC para la gestión de procesos sancionatorios derivados de la detección de infracciones de tránsito mediante sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos (SAST) [Guía técnica]. Superintendencia de Transporte.

XI. Proposición

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, me permito rendir **Informe de Ponencia Positiva** y en consecuencia se solicita a los honorables

miembros de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de Senado de la República dar Tercer Debate al **Proyecto de Ley número 145 de 2025 Senado y 231 de 2024 Cámara**, por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones” de conformidad con el texto aquí propuesto.

De los Congresistas,

 OMAR DE JESÚS RESTREPO Senador de la República Ponente	 JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ Senador de la República Ponente
 FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República Ponente	

XII. TEXTO PROPUESTO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2025
SENADO

por medio del cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la nomenclatura, clasificación y código de empleo de los inspectores de tránsito y transporte de los distritos, departamentos y municipios del país, **a fin de reconocer el carácter profesional de las funciones que desempeñan como autoridades de tránsito y transporte y de fortalecer sus condiciones de carrera y de trabajo, en armonía con los derechos adquiridos y las situaciones jurídicas consolidadas.**

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 18 del Decreto Ley 785 de 2005, modificado por la Ley 2492 de 2025, el cual quedará así:

“Artículo 18. Nivel Profesional: El Nivel Profesional está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos:

Cód.	Denominación de empleo
215	Almacenista general
202	Comisario de familia
203	Comandante de Bomberos
204	Copiloto de aviación
227	Corregidor
260	Director de Cárcel
265	Director de Banda

Cód.	Denominación de empleo
270	Director de Orquesta
235	Director de Centro de Institución Universitaria
236	Director de Centro de Escuela Tecnológica
243	Enfermero
244	Enfermero especialista
232	Director de centro de Institución Técnica Profesional
230	<u>Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país.</u>
233	Inspector o Corregidor de Convivencia y Paz Urbano y Rural categoría especial en municipios y distritos de categoría especial, 1º y 2º categoría.
234	Inspector o corregidor de Convivencia y Paz urbano en municipios y distritos de 3º a 6º Categoría y rural.
206	Líder de programa
208	Líder de proyecto
209	Maestro en artes
211	Médico general
213	Médico especialista
231	Músico de Banda
221	Músico de Orquesta
214	Odontólogo
216	Odontólogo especialista
275	Piloto de aviación
222	Profesional especializado
242	Profesional especializada área en salud
219	Profesional universitario
237	Profesional Universitario de salud
217	Profesional servicio social obligatorio
201	Tesoro General”.

Artículo 3º. El artículo 19 del Decreto Ley 785 de 2005, modificado por la Ley 2492 de 2025, el cual quedará de la siguiente manera:

“**Artículo 19. Nivel Técnico.** El Nivel Técnico está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos.

Cod.	Denominación del empleo:
335	Auxiliar de vuelo
313	Instructor
336	Subcomandante de bomberos
367	Técnico administrativo
323	Técnico área de salud
314	Técnico operativo.

Artículo 4º. Régimen de los servidores en ejercicio. La presente ley no afectará las situaciones jurídicas consolidadas de las personas que, con anterioridad a su entrada en vigencia, se hubiesen posesionado y se encuentren ocupando el cargo de Inspector de Tránsito y Transporte en un organismo de tránsito de una entidad territorial, y que para el efecto hubiesen acreditado los requisitos vigentes al momento de su incorporación al empleo.

Parágrafo. Las entidades territoriales deberán adelantar los ajustes necesarios para incorporar a estos servidores al empleo de Inspector de Tránsito y Transporte del nivel profesional previsto en el artículo 2º de la presente ley, reconociendo para todos los efectos legales su antigüedad, los derechos de carrera que hubiesen adquirido y las demás prerrogativas derivadas del vínculo, sin que la incorporación implique desmejoramiento de sus condiciones salariales o prestacionales, ni se exijan requisitos adicionales distintos a los acreditados al momento de su nombramiento original.

Artículo 5º. Implementación. Las entidades territoriales dispondrán de un término de tres (3) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para implementar las disposiciones contenidas en los artículos 2º, 3º y 4º de esta ley, incluidos los ajustes a las plantas de personal, a los manuales específicos de funciones y requisitos y a las demás decisiones administrativas que resulten necesarias, con sujeción a las normas orgánicas de presupuesto y de responsabilidad fiscal.

Artículo 6º. Concursos en curso y listas de elegibles. Los concursos de méritos que, a la entrada en vigencia de la presente ley, se encuentren en trámite o cuenten con listas de elegibles en firme para proveer empleos de inspector de tránsito y transporte continuarán rigiéndose por el régimen de requisitos y condiciones vigente al momento de su convocatoria. Las personas que sean nombradas en período de prueba o en propiedad con fundamento en tales procesos serán incorporadas al empleo de Inspector de Tránsito y Transporte de nivel profesional creado por la presente Ley, reconociéndoseles para todos los efectos legales los derechos de carrera y estabilidad derivados del concurso, sin que se les puedan exigir requisitos adicionales distintos a los previstos en la respectiva convocatoria.

Artículo 7º. Requisitos mínimos para el empleo de Inspector de Tránsito y Transporte. Para el ingreso al empleo de Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país se exigirá, como mínimo, título profesional en Derecho, sin requerir experiencia profesional adicional, sin perjuicio de las demás competencias y habilidades que, en el marco de la ley, establezcan los manuales específicos de funciones y requisitos de las entidades territoriales.

Parágrafo 1º. Lo dispuesto en el inciso anterior no será exigible a quienes, a la entrada en vigencia de la presente ley, se encuentren ocupando el empleo de Inspector de Tránsito y Transporte en un organismo de tránsito de una entidad territorial, ni a quienes se vinculen en virtud de concursos de méritos convocados con anterioridad a dicha fecha. En estos casos se aplicará lo previsto en los artículos 4º y 7º de la presente Ley, entendiéndose cumplidos

los requisitos para efectos de permanencia y de adquisición de derechos de carrera en el cargo.

Parágrafo 2°. La equivalencia u homologación de experiencia y estudios serán las que se encuentran definidas en la ley. En todo caso, la experiencia certificada como Inspector de tránsito podrá ser tenida en cuenta como experiencia profesional para los cargos de Inspector de Convivencia y Paz, ello sin perjuicio de las condiciones y/o el manual de funciones que expida la entidad. La experiencia certificada como inspector de tránsito a partir de la entrada en vigencia de la presente ley se tendrá en cuenta como experiencia profesional.

Artículo 8°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Congresistas,




OMAR DE JESÚS RESTREPO
Senador de la República
Ponente



JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ
Senador de la República
Ponente



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República
Ponente



Comisión Séptima Constitucional Permanente

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., a los veintiséis (26) días del mes de noviembre del año dos mil veinticinco (2025) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República. Informe de Ponencia para primer debate, y texto propuesto, así:

INFORME DE PONENCIA PARA: PRIMER DEBATE

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 145 DE 2025 SENADO

TÍTULO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL CAMBIO DE NOMENCLATURA, CLASIFICACIÓN Y CÓDIGO DE EMPLEO DE LOS INSPECTORES DE TRÁNSITO, SE MODIFICA EL DECRETO LEY 785 DE 2005 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

INICIATIVA H.S. MAURICIO GÓMEZ AMÍN, H.R. BETSY JUDITH PÉREZ ARANGO, GERSEL LUIS PÉREZ ALTAMIRANDA, HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ, YULIETH ANDREA SÁNCHEZ CARREÑO, OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES, DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO, MARÍA FERNANDA CARRASCAL ROJAS.

RADICADO: EN SENADO: 05-08-2025 EN COMISIÓN: 11-08-2025 EN CÁMARA: 21-08 2024

PUBLICACIONES – GACETAS

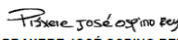
TEXTO ORIGINAL	PONENCIA 1º DEBATE SENADO	TEXTO DEFINITIVO COM VII SENADO	PONENCIA 2º DEBATE SENADO	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA SENADO	PONENCIA 1º DEBATE CÁMARA	TEXTO DEFINITIVO COM VII CÁMARA	PONENCIA 2º DEBATE CÁMARA	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA
06 Art 1347/2024					06 Art 1846/2024	06 Art /2024	06 Art 2207/2024	06 Art 1190/2025

PONENTES PRIMER DEBATE		
HH.SS. PONENTES	ASIGNADO (A)	PARTIDO
OMAR DE JESUS RESTREPO CORREA	PONENTE	PARTIDO COMUNES
JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ	PONENTE	PARTIDO CENTRO DEMOCRATICO
FABIAN DIAZ PLATA	PONENTE	PARTIDO ALIANZA VERDE

NÚMERO DE FOLIOS: CUARENTA Y SIETE (47)
RECIBIDO EL DÍA: 26 DE NOVIEMBRE DE 2025
HORA: 14:19

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El secretario,



PRAXERE JOSÉ OSPINO REY
Secretario General Comisión Séptima