



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 473

Bogotá, D. C., jueves, 14 de mayo de 2026

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENTIDO POSITIVO AL
PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 13 DE 2026 SENADO

por medio del cual se modifica el artículo 70 de la Constitución Política en materia de diversidad cultural y territorial.

Bogotá D.C., mayo de 2026

MFCM-107-2026

Honorable Senador

JULIO ELÍAS CHAGUI FLOREZ

Presidente

Comisión Primera Constitucional Permanente

Senado de la República

La ciudad

Asunto: Informe de ponencia para primer debate en sentido positivo al Proyecto de Acto Legislativo No. 013 de 2026 Senado "Por medio del cual se modifica el artículo 70 de la constitución política en materia de diversidad cultural y territorial".

Respetado señor presidente,

En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República, y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate en sentido positivo al Proyecto de Acto Legislativo No. 013 de 2026 Senado "Por medio del cual se modifica el artículo 70 de la constitución política en materia de diversidad cultural y territorial", en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Acto Legislativo bajo estudio fue radicado el 20 de marzo de 2026 ante la Secretaría General del Senado de la República.

Posteriormente, el pasado 27 de abril de 2026, la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República, mediante Acta MD-13, me designó como ponente única para el primer debate de la iniciativa, otorgándome un plazo de quince (15) días para la presentación del correspondiente informe.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente Proyecto de Acto Legislativo tiene por objeto modificar y ampliar el alcance del artículo 70 de la Constitución Política, sin sustituir ni afectar su contenido esencial, con el fin de fortalecer la salvaguarda de la diversidad cultural desde una perspectiva territorial, popular y socialmente vivida, en concordancia con el principio de diversidad étnica y cultural consagrado en el artículo 7 de la Constitución.

La iniciativa incorpora expresamente el reconocimiento constitucional de la herencia cultural, las expresiones propias de la cultura campesina, rural y urbana popular, así como las manifestaciones culturales de las comunidades étnicas, entendidas como elementos fundamentales de la identidad histórica, social y territorial de la Nación colombiana.

Así mismo, el proyecto reconoce que determinadas prácticas tradicionales o ancestrales, de carácter deportivo y propias de comunidades, grupos e individuos, hacen parte de la identidad cultural y de la idiosincrasia regional de diversas zonas del país, habilitando a las entidades territoriales para preservar, promover y regular dichas prácticas dentro del marco constitucional y legal.

Finalmente, la iniciativa establece un modelo de regulación progresiva respecto de aquellas actividades culturales que involucren animales, orientado a garantizar condiciones de seguridad, control institucional y estándares de bienestar, evitando prohibiciones automáticas y centralizadas que desconozcan el arraigo histórico, social y regional de estas manifestaciones culturales.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto consta de dos artículos principales:

- Artículo 1:** modifica el artículo 70 de la Constitución Política, incorporando precisiones sobre la diversidad cultural y territorial, el rol de las entidades territoriales y el parágrafo sobre regulación de prácticas tradicionales.

- **Artículo 2:** dispone la vigencia del Acto Legislativo a partir de su promulgación.

IV. JUSTIFICACIÓN EXPUESTA POR LOS AUTORES

En la exposición de motivos del Proyecto de Acto Legislativo No. 013 de 2026 Senado, los autores sostienen que la Constitución Política de 1991 consagró la diversidad cultural como fundamento estructural del Estado colombiano, reconociendo que la cultura, en sus diversas manifestaciones, constituye uno de los pilares esenciales de la nación.

Sin embargo, señalan que la evolución social y cultural del país ha evidenciado la necesidad de precisar y ampliar el alcance del artículo 70 constitucional, a fin de incorporar de manera expresa aquellas expresiones culturales populares, rurales, campesinas, urbanas y territoriales que históricamente han conformado la identidad colectiva de amplios sectores de la población colombiana.

De igual manera, los autores advierten que en los últimos años se ha presentado una creciente tensión constitucional entre la protección de determinadas prácticas culturales tradicionales y la necesidad de avanzar en estándares de bienestar animal, particularmente en aquellas actividades culturales que involucran animales.

Frente a ello, el proyecto propone un modelo de regulación progresiva y territorialmente contextualizada, que permita armonizar el deber estatal de protección cultural con los estándares de bienestar animal, evitando respuestas prohibitivas automáticas y centralizadas que desconozcan el arraigo histórico y social de determinadas prácticas regionales.

Finalmente, la exposición de motivos destaca que la iniciativa fortalece la descentralización y la autonomía territorial en materia cultural, permitiendo que departamentos, distritos y municipios participen activamente en la preservación, promoción y regulación de las expresiones culturales propias de sus territorios, dentro del marco de la Constitución y la ley.

constitucionalmente relevantes; de una parte, la protección de la diversidad cultural y de las tradiciones regionales; y de otra, la necesidad de avanzar en estándares adecuados de bienestar animal.

Frente a esta tensión, el proyecto opta acertadamente por fortalecer la regulación, el control institucional y los estándares progresivos de protección, en lugar de promover prohibiciones inmediatas que podrían generar efectos contraproducentes.

La experiencia demuestra que las prohibiciones generales y abruptas no necesariamente eliminan las prácticas sociales arraigadas. En muchos casos, terminan trasladándolas a escenarios de informalidad y clandestinidad, debilitando la capacidad del Estado para ejercer control efectivo y supervisión institucional.

Por el contrario, un esquema de regulación progresiva permite establecer reglas claras, mecanismos de vigilancia, estándares verificables y procesos graduales de adaptación, garantizando mayor seguridad jurídica tanto para las comunidades como para las autoridades públicas.

La reforma propuesta no elimina la facultad regulatoria del Estado. Por el contrario, la fortalece, estableciendo que las actividades tradicionales deberán sujetarse a regulación legal y territorial.

5.3. Protección de las economías locales:

Es igualmente importante reconocer que muchas prácticas tradicionales y expresiones culturales regionales se encuentran estrechamente vinculadas a economías locales, calendarios festivos y dinámicas comunitarias que hacen parte de la vida social de numerosos municipios del país.

En múltiples regiones de Colombia, estas actividades generan empleo, turismo, comercio local y espacios de integración social que benefician a miles de familias. Por ello, cualquier transformación normativa en esta materia debe realizarse con responsabilidad institucional y considerando sus impactos económicos y sociales.

V. CONSIDERACIONES DE FONDO

La iniciativa merece un sentido positivo por las siguientes razones:

5.1. Defensa de la autonomía territorial:

Uno de los principales aciertos de la iniciativa consiste en fortalecer la autonomía territorial en materia cultural, permitiendo que departamentos, distritos y municipios participen activamente en la regulación, preservación y promoción de prácticas tradicionales arraigadas en sus territorios.

La Constitución Política define a Colombia como una república unitaria, pero descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales. En consecuencia, no todas las decisiones relacionadas con la vida cultural del país pueden ser impuestas de manera uniforme desde el nivel central, desconociendo las particularidades históricas, sociales y económicas de cada región.

La presente reforma reivindica precisamente la capacidad de las regiones para participar en la definición de sus políticas culturales, dentro del marco de la Constitución y la ley. Se trata de un enfoque respetuoso de la autonomía territorial y coherente con el carácter pluralista del Estado colombiano.

5.2. Regulación responsable frente al prohibicionismo automático:

La iniciativa adopta un enfoque constitucional equilibrado frente a aquellas prácticas culturales o deportivas tradicionales que involucren animales, estableciendo un modelo de regulación progresiva y responsable en lugar de esquemas prohibitivos automáticos.

Se considera importante señalar que la protección y el bienestar animal constituyen objetivos legítimos dentro del orden constitucional colombiano. Sin embargo, ello no implica que toda práctica tradicional deba ser eliminada automáticamente sin consideración alguna sobre su arraigo histórico, social y cultural.

El derecho constitucional moderno exige armonizar los distintos principios y valores superiores, evitando soluciones absolutas que desconozcan la complejidad de la realidad social. En este caso, confluyen dos elementos

Las prohibiciones abruptas y descontextualizadas pueden producir efectos negativos sobre comunidades enteras, especialmente en municipios cuya economía gira alrededor de actividades culturales y festividades tradicionales con profundo arraigo histórico.

La presente reforma permite precisamente avanzar hacia modelos de regulación ordenada, institucional y progresiva, evitando escenarios de inseguridad jurídica o decisiones centralizadas que afecten de manera desproporcionada a las regiones.

5.4. Compatibilidad con el Estado Social de Derecho:

La iniciativa resulta plenamente compatible con los principios estructurales del Estado Social de Derecho y no configura una sustitución de la Constitución Política. Por el contrario, desarrolla principios ya contenidos en la Carta Política, particularmente aquellos relacionados con el pluralismo, la diversidad cultural, la descentralización administrativa y la autonomía territorial.

La reforma no elimina competencias del Congreso de la República ni desconoce la prevalencia de los derechos fundamentales. Tampoco establece inmunidades absolutas frente a la regulación estatal. Lo que hace es incorporar un criterio constitucional de ponderación, regulación progresiva y respeto por la diversidad regional.

En consecuencia, el Proyecto de Acto Legislativo No. 013 de 2026 Senado constituye una iniciativa razonable, constitucionalmente admisible y coherente con la tradición pluralista y descentralizada del ordenamiento colombiano.

VI. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL

- **Constitución Política**
- **Ley 397 de 1997** "Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan

normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias".

- Corte Constitucional, Sentencia C-742 de 2006, la cual realiza un reconocimiento del pluralismo cultural como eje estructural de la Constitución Política.
• Corte Constitucional, Sentencia C-666 de 2010, que realiza un análisis constitucional sobre manifestaciones culturales y protección animal.

VII. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7º de la Ley 819 de 2003, es preciso aclarar que el presente Proyecto de Acto Legislativo no genera un impacto fiscal que implique la modificación del marco presupuestal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto General de la Nación, ni se trata de la creación de nuevas fuentes de financiación.

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

De conformidad con los criterios definidos en el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, se considera que los congresistas no podrían encontrarse inmersos en una situación de conflicto de interés para discutir y votar el presente Proyecto de Acto Legislativo, salvo que ellos mismos o sus familiares en los grados de consanguinidad, afinidad y parentesco civil previstos por la ley, se hallaren directa o indirectamente vinculados a situaciones que puedan verse afectadas por las disposiciones que se proponen.

IX. PROPOSICIÓN

En virtud de las anteriores consideraciones y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, rindo informe de ponencia en sentido positivo e invito a los honorables miembros de la Comisión Primera del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Acto Legislativo No. 013 de 2026 Senado "Por medio del cual se modifica el artículo 70 de la constitución

política en materia de diversidad cultural y territorial", de conformidad con el texto radicado originalmente.

Cordialmente,

[Signature]

MARÍA FERNANDA CABAL MOLINA
Senadora de la República

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO 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.

Comisión Séptima Constitucional Permanente

CSP-CS-0477-2026
Bogotá D.C., 15 de mayo de 2026

Doctor

DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ GONZALEZ
Secretario General
Senado de la República
E. S. D.

ASUNTO: PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No 145/2025 SENADO, 231/2024 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"

Respetado Secretario,

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado, y teniendo en cuenta lo dispuesto en artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, remito a su Despacho en medio electrónico para su publicación en la Gaceta del Congreso de la República, la siguiente ponencia, así:

INFORME DE PONENCIA PARA: SEGUNDO 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

Table with 8 columns: TEXTO ORIGINAL, PONENCIA 1º DEBATE SENADO, TEXTO DEFINITIVO CON VII SENADO, PONENCIA 2º DEBATE SENADO, TEXTO DEFINITIVO PLENARIA SENADO, PONENCIA 1º DEBATE CÁMARA, TEXTO DEFINITIVO CON VII CÁMARA, PONENCIA 2º DEBATE CÁMARA, TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA. Includes row for 06 Art 1347/2024.

Table with 3 columns: HH.SS. PONENTES, ASIGNADO (A), PARTIDO. Includes rows for OMAR DE JESUS RESTREPO CORREA, JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ, FABIAN DIAZ PLATA.

Table with 3 columns: HH.SS. PONENTES, ASIGNADO (A), PARTIDO. Includes rows for OMAR DE JESUS RESTREPO CORREA, JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ, FABIAN DIAZ PLATA.

NÚMERO DE FOLIOS: TREINTA Y CUATRO (34)
RECIBIDO EL DÍA: 12 DE MAYO DE 2025
HORA: 16:35

Atentamente,

[Signature]

PRAXERE JOSÉ OSPINO REY
Secretario General Comisión Séptima

Proyecto: Darenia Ortiz
Revisó y aprobó: Praxere José Ospino Rey-Secretario General

Bogotá, D.C., 12 mayo de 2026

LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Presidente
Senado de la República

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario
Senado de la República

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 145/2025 Senado - 231/2024 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 No. 145/2025 Senado - 231/2024 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,

Signatures and names of JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ and FABIAN DIAZ PLATA, Senadores de la República.

<p>I. Trámite Legislativo..... 2</p> <p>II. Objeto y Contenido del Proyecto..... 3</p> <p>III. Marco Normativo..... 5</p> <p>IV. Justificación de la Iniciativa..... 7</p> <p>V. Conceptos de las Entidades..... 9</p> <p>VI. Consideraciones de los ponentes..... 15</p> <p>VII. Impacto fiscal..... 18</p> <p>VIII. Conflictos de interés..... 21</p> <p>IX. Bibliografía..... 23</p> <p>X. Proposición..... 27</p> <p>XI. Texto Propuesto..... 28</p> <p style="text-align: center;">I. Trámite Legislativo</p> <p>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 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 Amin 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 5 de 1992.</p> <p>En cumplimiento de los requisitos de publicidad establecidos en los artículos 157 y 160 de la Constitución Política y en la Ley 5 de 1992, el texto radicado fue publicado en la Gaceta del Congreso 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 1846 de 2024.</p> <p>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 231 de 2024 Cámara en sesión presencial del 4 de diciembre de 2024, según consta en el acta 19 de dicha comisión. El texto aprobado fue consolidado como texto definitivo de</p>	<p>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 5 de 1992.</p> <p>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 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 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 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.</p> <p>Concluido el trámite en Cámara, la iniciativa fue enviada al Honorable Senado de la República, donde se registró como Proyecto de Ley 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 Omar 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 5 de 1992.</p> <p>El día miércoles, 6 de mayo de 2026 se discutió en tercer debate este Proyecto de Ley en la Comisión Séptima Constitucional discusión y votación la proposición con que termina el informe de ponencia para primer debate Senado, esta fue aprobada, con el mecanismo de votación ordinaria, por ocho (8) votos a favor, ningún voto en contra, ninguna abstención. Y así mismo, fue aprobado el articulado en bloque por unanimidad, junto con las proposiciones presentadas, avaladas y leídas, al artículo 5°, presentada por la H.S. Nadia Blé Scaff, al artículo 2°, presentado por el H.S. Lorena Ríos y al artículo 4°, presentado por el H.S. Lorena Ríos.</p> <p>En cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5o del artículo 2o de la Ley 1431 de 2011 y a lo dispuesto en el artículo 9o, de la Ley Orgánica No. 2390 de 2024, se designaron los mismos ponentes para segundo debate en el Senado.</p> <p style="text-align: center;">II. Objeto y Contenido del Proyecto</p> <p>Objeto del Proyecto de Ley</p> <p>El Proyecto de Ley 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</p>
<p>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.</p> <p>Contenido del Proyecto Ley</p> <p>El artículo 1 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.</p> <p>El artículo 2 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.</p> <p>El artículo 3 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.</p> <p>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 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 parágrafo 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">III. Marco Normativo</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

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 cometen 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.

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 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

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

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 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.

<p>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.</p> <p>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 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.</p> <p>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.</p> <p>Departamento Administrativo de la Función Pública – concepto del 11 de octubre de 2024</p> <p>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 231 de 2024 Cámara. Allí recordó que los empleos de los entes territoriales que se rigen por la Ley</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Federación Colombiana de Municipios – concepto recibido el 18 de octubre de 2024</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ministerio de Transporte – concepto del 7 de noviembre de 2024</p> <p>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 231 de 2024 Cámara.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 expliciten con mayor</p>	<p>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.</p> <p>Comisión Nacional del Servicio Civil – concepto del 6 de diciembre de 2024</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ministerio de Hacienda y Crédito Público – carta de comentarios publicada en la Gaceta del Congreso 750 de 21 de mayo de 2025</p>

<p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió carta de comentarios al texto propuesto en la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley 231 de 2024 Cámara, publicada en la Gaceta del Congreso número 750 del 21 de mayo de 2025.</p> <p>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.</p> <p>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 conceptualizar sobre la consistencia de ese análisis con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, sin que su concepto pueda ir en contravía de este.</p> <p>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 dejara constancia expresa de que la implementación de la ley deberá realizarse respetando las metas y restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p> <p>Departamento Administrativo de la Función Pública – concepto técnico solicitado por el Senado (19 de septiembre de 2025)</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>de 2003, reiterando la obligación de hacer explícito el impacto fiscal y de demostrar su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>VI. Consideraciones de los ponentes</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
<p>que las autoridades de tránsito deben garantizar al ciudadano el derecho de defensa y contradicción frente a la imputación de la infracción.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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 prestaciones, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">VII. Impacto fiscal</p> <p>En cumplimiento de lo previsto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, los ponentes debemos pronunciarnos expresamente sobre las implicaciones fiscales del Proyecto de Ley 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</p>	<p>racionalidad legislativa y que el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público no constituye un poder de veto sobre la actividad del Congreso.</p> <p>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 7 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Con base en todo lo anterior, los ponentes concluimos que el Proyecto de Ley 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.</p> <p style="text-align: center;">VIII. Conflictos de interés</p> <p>La Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, establece que se configura o no el conflicto de interés, cuando:</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p>

<p>a) 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.</p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.</p> <p>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 5 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 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.</p> <p>Aplicado al caso concreto del Proyecto de Ley 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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">IX. Bibliografía</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones. - Congreso de la República de Colombia. (1992, 17 de junio). Ley 5 de 1992, por la cual se expide el Reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes.
<ul style="list-style-type: none"> - 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 1083 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública. <p>Jurisprudencia constitucional y de altas cortes</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Documentos legislativos del Congreso de la República</p> <ul style="list-style-type: none"> - Congreso de la República de Colombia, Cámara de Representantes. (2024, 21 de agosto). Proyecto de Ley 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 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 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 disponible en https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/ - Congreso de la República de Colombia. (2025). Gaceta del Congreso No. 750 de 2025. Proyecto de Ley 231 de 2024 Cámara [Gaceta del Congreso]. disponible en https://www.camara.gov.co/inspectores-de-transito-774/ 	<ul style="list-style-type: none"> - Congreso de la República de Colombia. (2025). Gaceta del Congreso No. 1190 de 2025. Texto definitivo aprobado por la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley 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 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 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 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 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 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 231 de 2024 Cámara [Concepto fiscal]. Información incorporada en la Gaceta del Congreso No. 750 de 2025 <p>Estadísticas oficiales y documentos de política pública</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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

X. Proposición

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, me permito rendir informe de **PONENCIA POSITIVA** y en consecuencia se solicita a los honorables miembros del Senado de la República dar cuarto debate al Proyecto de Ley 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	

XI. 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
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	Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país.

<table border="1"> <tr><td>233</td><td>Inspector o Corregidor de Convivencia y Paz Urbano y Rural categoría especial en municipios y distritos de categoría especial, 1º y 2º categoría.</td></tr> <tr><td>234</td><td>Inspector o corregidor de Convivencia y Paz urbano en municipios y distritos de 3º a 6º Categoría y rural.</td></tr> <tr><td>206</td><td>Líder de programa</td></tr> <tr><td>208</td><td>Líder de proyecto</td></tr> <tr><td>209</td><td>Maestro en artes</td></tr> <tr><td>211</td><td>Médico general</td></tr> <tr><td>213</td><td>Médico especialista</td></tr> <tr><td>231</td><td>Músico de Banda</td></tr> <tr><td>221</td><td>Músico de Orquesta</td></tr> <tr><td>214</td><td>Odontólogo</td></tr> <tr><td>216</td><td>Odontólogo especialista</td></tr> <tr><td>275</td><td>Piloto de aviación</td></tr> </table>	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	<table border="1"> <tr><td>222</td><td>Profesional especializado</td></tr> <tr><td>242</td><td>Profesional especializada área en salud</td></tr> <tr><td>219</td><td>Profesional universitario</td></tr> <tr><td>237</td><td>Profesional Universitario de salud</td></tr> <tr><td>217</td><td>Profesional servicio social obligatorio</td></tr> <tr><td>201</td><td>Tesoro General”</td></tr> </table>	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”
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”																																				
<table border="1"> <tr><td>335</td><td>Auxiliar de vuelo</td></tr> <tr><td>313</td><td>Instructor</td></tr> <tr><td>336</td><td>Subcomandante de bomberos</td></tr> <tr><td>367</td><td>Técnico administrativo</td></tr> <tr><td>323</td><td>Técnico área de salud</td></tr> <tr><td>314</td><td>Técnico operativo</td></tr> </table>	335	Auxiliar de vuelo	313	Instructor	336	Subcomandante de bomberos	367	Técnico administrativo	323	Técnico área de salud	314	Técnico operativo	<p>Parágrafo transitorio: Con respecto a los cargos inherentes a la nomenclatura 230, las entidades territoriales deberán armonizar sus plantas de personal y manuales de funciones con la presente clasificación dentro del término establecido en la ley, garantizando la disponibilidad presupuestal y el cumplimiento de las reglas de sostenibilidad fiscal.</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:</p> <p>“ARTÍCULO 19. NIVEL TÉCNICO. El Nivel Técnico está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos.</p> <table border="1"> <tr> <td>Cod.</td> <td>Denominación del empleo:</td> </tr> </table>	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																																				
Cod.	Denominación del empleo:																																				
<p>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.</p> <p>En ningún caso la aplicación de la presente ley podrá implicar desmejoramiento en las condiciones salariales, prestacionales o de estabilidad laboral de los servidores públicos.</p> <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Implementación. Las entidades territoriales dispondrán de un término de seis (06) 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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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.</p> <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 8º. 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.</p> <p>De los Congresistas,</p>																																				


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

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., a los quince (15) días del mes de mayo del año dos mil veintiséis (2026). - En la presente fecha se autoriza la **publicación en Gaceta del Congreso de la República**. Informe de Ponencia para segundo debate, y texto propuesto, así:

INFORME DE PONENCIA PARA: SEGUNDO 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, DOLGCEY OSCAR TORRES ROMERO, MARIA FERNANDA CARRASCAL ROJAS

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

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 2252/2025				06 Art 1846/2024	06 Art /2024	06 Art 2207/2024	06 Art 1190/2025

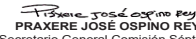
PONENTES PRIMER DEBATE		
HH.SS. PONENTES	ASIGNADO (A)	PARTIDO
OMAR DE JESUS RESTREPO CORREA	POLENTE	PARTIDO COMUNES
JOSUE ALIRIO BARRERA RODRIGUEZ	POLENTE	PARTIDO CENTRO DEMOCRATICO
FABIAN DIAZ PLATA	POLENTE	PARTIDO ALIANZA VERDE

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

NÚMERO DE FOLIOS: TREINTA Y CUATRO (34)
RECIBIDO EL DÍA: 12 DE MAYO DE 2025
HORA: 16:35

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

El secretario,



PRAKERE JOSÉ OSPINO REY
 Secretario General Comisión Séptima

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL TEXTO DE PONENCIA PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 459 DE 2025 SENADO, 021 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se establece una Política Pública de Salud y Protección Social a favor de las personas afectadas por la Tuberculosis (TB) y se dictan otras disposiciones. Gaceta del Congreso de la República número 336 de 2026.

3. Despacho Viceministro Técnico


 Radicado: 2-2026-036558
 Bogotá D.C., 13 de mayo de 2026 16:30

Honorable Presidente
LDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
 Senador de la República
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
 Carrera 7 No. 8-68
 Bogotá D.C.,

Radicado entrada
 No. Expediente 23413/2026/OFI

Asunto: Comentarios al texto de ponencia propuesto para cuarto debate del Proyecto de Ley No. 021 de 2024 Cámara - 459 de 2025 Senado "Por medio de la cual se establece una política pública de salud y protección social a favor de las personas afectadas por la tuberculosis (tb) y se dictan otras disposiciones." Gaceta del Congreso de la República No. 336 de 2026

Respetado Presidente:

De manera atenta, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003¹, y atención a la solicitud de concepto del Doctor Ricardo Alfonso Albornoz Barreto, Secretario General de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público respecto al texto de ponencia propuesto para cuarto debate del Proyecto de Ley del asunto en los siguientes términos:

El proyecto de Ley del asunto, de iniciativa congresional, de acuerdo con lo contemplado en su artículo 1, tiene por objeto "(...) establecer una política pública integral de salud y protección social hacia la eliminación de la tuberculosis (TB) en Colombia. Serán lineamientos de la política pública la atención integral basada en la promoción, prevención, diagnóstico, tratamiento y rehabilitación de la salud, centrada en las personas afectadas, las familias y las comunidades como centro del sistema de salud, garantizando el acceso a la prestación de los servicios de salud con calidad, oportunidad y pertinencia."

Para la consecución de los fines contemplados en la iniciativa, se busca, principalmente, lo siguiente: (i) disponer en cabeza del Estado deberes que garanticen el acceso a los servicios de salud, en todas sus etapas, a las personas afectadas por Tuberculosis en todos los niveles, nacional, departamental, distrital, incluidos los niños, adolescentes y población migrante, población privada de la libertad, población habitantes de calle, Madres gestantes y neonatos, adultos mayores, población indígena, población negra, palenquera, raizal, afrocolombiana y rom; (ii) establecer derechos a las personas afectadas por tuberculosis; (iii) establecer derechos y deberes de las personas afectadas por tuberculosis; (iv) establecer el 24 de marzo como el Día Nacional de la Lucha contra la Tuberculosis; (v) desarrollo de acciones masivas de prevención y control de la tuberculosis, por parte del Estado; (vi) llevar un registro

¹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

actualizado diario, de acuerdo con las indicaciones del Programa Nacional de Control de Tuberculosis, por parte del Ministerio de Salud y Protección Social (MSPS);(vi) atención especializada en salud mental y atención psicosocial a las personas afectadas por tuberculosis; (vii) creación del Sistema Nacional de Bienestar, Prosperidad y Protección Social de las personas afectadas por tuberculosis; (viii) Creación del Consejo multisectorial para la protección, bienestar y prosperidad social, de los Consejos Territoriales multisectoriales; (ix) diseño, planeación e implementación de la hoja de ruta para la eliminación de la tuberculosis, por parte del MSPS; entre otras.

Respecto de las propuestas contenidas en la iniciativa, es pertinente resaltar que el diseño e implementación de políticas públicas, así como su inspección y vigilancia, recae en los diferentes Ministerios, según el artículo 58 de la Ley 489 de 1998², que señala son quienes tienen por objetivos primordiales "la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen", los cuales se cumplen a través de las entidades descentralizadas del orden nacional adscritas o vinculadas al sector.

Además, todos los proyectos que estas entidades ejecutan se desarrollan en el marco de la autonomía, de acuerdo con el inciso 1 del artículo 208 de la Constitución Política, en el que se establece que "Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del presidente de la República, le corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley". Por lo anterior, la iniciativa no generaría en principio costos adicionales, pues su implementación dependería de su desarrollo normativo y de las políticas públicas que se definan.

Sin embargo, si bien se busca una política pública de salud y protección social a favor de las personas afectadas por la Tuberculosis (TB), se encuentran algunas disposiciones sobre las cuales se tendría un potencial impacto fiscal, a saber, los artículos **6, 7, 12, 17 (párrafo 3), artículo 23 (párrafo 1)**. Al respecto, es importante recordar que el diagnóstico y tratamiento de las mencionadas enfermedades ya se encuentra incluido en el Plan de Beneficios en Salud (PBS) que se financia con cargo a la Unidad de Pago por Capitación (UPC), reglamentado a su vez dentro del Programa Nacional de Prevención y Control de la Tuberculosis - PNPCT del año 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social, incluyendo allí, la cobertura para la población migrante y población privada de la libertad.

No obstante, si la aprobación y ejecución de este proyecto excediera dicha cobertura, cualquier iniciativa que modifique el PBS debe estar acorde a los lineamientos de política vigente y a sus correspondientes actualizaciones y conforme a los criterios técnicos que rigen el Plan, ello con el ánimo de evitar duplicidad de esfuerzos y recursos que incidan en aumentos de la carga sobre el Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS), pues cualquier ampliación del PBS repercutiría directamente en incrementos de la UPC que se reconoce por cada afiliado al SGSSS, y que no estaría contemplado en las proyecciones de gasto de mediano plazo del Sector Salud que se financian con recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN).

Ahora bien, respecto a lo propuesto en el **artículo 9** del proyecto de ley "Día Nacional de la Lucha contra la Tuberculosis", amablemente se sugiere tener en cuenta que la conmemoración del día mundial contra la Tuberculosis ya fue decretada por la Organización Mundial de Salud, por lo que no se ve valor agregado en lo allí enunciado.³

Por su parte, respecto a las campañas de promoción e información se debe tener presente que las entidades públicas del orden nacional cuentan dentro de sus presupuestos de inversión con partidas

² Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.
³ Memorando No. de Radicación 3-2024-011378 de fecha 20 de agosto de 2024. Suscrito por el Dr. Néstor Mario Uribe Duque - Director General de Apoyo Fiscal.

destinadas al financiamiento de campañas publicitarias, de manera que cada una de las entidades involucradas tendría que ajustarse a las disponibilidades presupuestales en la ejecución de la política pública, en concordancia con lo dispuesto en el Estatuto Orgánico de Presupuesto en su artículo 39 y el artículos 2.8.4.5.1.4 y 2.8.4.5.4.3

Por otro lado, es menester mencionar que, que el Gobierno Nacional, a través del MSPS, ha venido garantizando la atención de la población con tuberculosis, los cuales se encuentran en el Plan de Beneficios en Salud; asimismo, se han emitido lineamientos para el manejo programático de tuberculosis y lepra en Colombia; a su turno, el artículo 105 de la Ley 65 de 1993, modificado por el artículo 66 de la Ley 1709 de 2014, reguló lo correspondiente a la prestación de los servicios de salud de la población privada de la libertad bajo la custodia y vigilancia del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario - INPEC, gestionada por parte de la Unidad de Servicios Penitenciarios y Carcelarios - USPEC, la Resolución 227 de 2020, incluye nuevos algoritmos y diagnósticos terapéuticos de atención integral para las personas afectadas, contemplando las responsabilidades de los agentes del sistema de salud y la Resolución 2451 de 2024, la cual contiene las modificaciones en los relacionados con los esquemas terapéuticos de dosis fija combinada para el tratamiento de la enfermedad tuberculosa activa y los esquemas terapéuticos recomendados para la enfermedad tuberculosa activa y la infección tuberculosa latente.

Respecto al objeto del proyecto de ley, es pertinente anotar que dicha patología se financia con cargo a la Unidad de Pago por Capacitación (UPC) y mediante recursos que el Gobierno nacional asigna directamente para programas especiales, así como en el caso que las tecnologías no estén financiadas por el Gobierno y la UPC, se cubren mediante el mecanismo de Presupuestos Máximos.

La formulación e implementación de las Rutas Integrales de Atención en Salud (RIAS), las adelanta el Ministerio de Salud y Protección Social. Se resalta que esta herramienta le permite al regulador y al prestador garantizar la oportuna atención integral en salud a los pacientes partiendo de intervenciones de valoración integral de la salud, detección temprana, protección específica, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación, paliación y educación preventiva atinente a la especialidad sanitaria.

En línea con lo anterior, el Ministerio de Salud y Protección Social estableció el Programa Nacional de Prevención y Control de la Tuberculosis - PNPCT, constituido, entre otros, por el Plan Estratégico "Hacia el Fin de la Tuberculosis", Colombia 2016-2025, en donde se establecieron las líneas de acción para el programa, orientadas a dar cumplimiento a las metas de prevención y control de la tuberculosis, definidas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS.

Adicionalmente, el Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS) ya garantiza la atención integral en salud a toda la población afiliada, sea del régimen contributivo o subsidiado, de conformidad

con su capacidad de pago, lo que brinda cobertura para toda la atención médica y psicológica de las personas que sufran de tuberculosis o de tuberculosis VIH. Por su parte, la Ley 1751 de 2015, consagra el derecho fundamental a la salud, cuya garantía se extiende a la promoción, prevención, paliación, atención y rehabilitación de la enfermedad.

Particularmente, frente a la población migrante, especialmente frente a la población migrante venezolana, se expidió el Decreto 216 de 2021, con el fin de establecer un Estatuto Temporal de Protección para Migrantes Venezolanos, a través del cual se creó un instrumento de regularización migratoria llamado el Permiso por Protección Temporal, para aquellos migrantes venezolanos con intención de permanecer en el territorio nacional. Con este permiso estas personas pueden obtener un documento de identificación que les permite afiliarse al SGSSS en las mismas condiciones que un colombiano y acceder a los servicios de salud.

De acuerdo con lo anterior, y demás normativa y planes de acciones que sea expuesta por el MSPS frente a estas propuestas de ley, se observa que actualmente existen disposiciones que garantizan la atención a la población con tuberculosis, incluso para la población migrante regularizada y para la población privada de la libertad, de manera que no sería necesaria la iniciativa.

No obstante, en caso de insistir en esta propuesta, es importante tener presente que dado el carácter de ley ordinaria, la iniciativa tendrá que atender los cánones previstos por la ley estatutaria de salud, particularmente los referentes a los criterios de exclusión establecidos para la financiación de los servicios y tecnologías en salud con recursos públicos, y el procedimiento y la instancia de exclusión establecida en esa norma, en cabeza del MSPS, a partir de un procedimiento técnico-científico, de carácter público, colectivo, participativo y transparente.

No sobra señalar que cualquier modificación al Plan de Beneficios en Salud (PBS) debe estar acorde a los lineamientos de política vigente y a sus correspondientes actualizaciones conforme a los criterios técnicos que rigen el Plan, ello con el ánimo de evitar duplicidad de esfuerzos y recursos que incidan en aumentos de la carga sobre el Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS), puesto que cualquier ampliación del PBS repercute directamente en incrementos de la Unidad de Pago por Capacitación (UPC) que se reconoce por cada afiliado al SGSSS, y que no estarían contemplados en las proyecciones de gasto de mediano plazo del Sector Salud que se financian con recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN).

Por último, es necesario que los autores y ponentes del proyecto de ley den cumplimiento a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el cual establece que toda iniciativa debe hacer explícita su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y debe incluir expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el respectivo financiamiento. Asimismo, corresponde al Congreso de la República dar las deliberaciones específicas en torno a las implicaciones fiscales del proyecto y sus repercusiones respecto de las finanzas y la sostenibilidad fiscal de la Nación, conforme lo ha exigido la Corte Constitucional en sendas sentencias.

En los anteriores términos, este Ministerio, en el marco de las competencias establecidas en la Ley 819 de 2003, informa que presenta concepto no favorable respecto del proyecto de ley del asunto y solicita

1 Artículo 2.8.4.5.1. Actividades de divulgación. De acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 1474 de 2011, las entidades públicas podrán adelantar directa o indirectamente, actividades de divulgación de sus programas y políticas, para dar cumplimiento a la finalidad de la respectiva entidad en un marco de austeridad en el gasto y reducción real de costos, acorde con los criterios de efectividad, transparencia y objetividad.
2 Artículo 2.8.4.5.4. Avisos institucionales. Solamente se publicarán los avisos institucionales que sean requeridos por la ley. En estas publicaciones se procurará la mayor limitación, entre otros, en cuanto a contenido, extensión tamaño y medios de publicación, de tal manera que se logre la mayor austeridad en el gasto y la reducción real de costos.
3 Resolución 2808 de 2022. "Por la cual se establecen los servicios y tecnologías de salud financiados con recursos de la Unidad de Pago por Capacitación (UPC)"
4 Por la cual se expide el Código Penitenciario y Carcelario
5 Por medio de la cual se reforman algunos artículos de la Ley 65 de 1993, de la Ley 599 de 2000, de la Ley 55 de 1985 y se dictan otras disposiciones.
6 Por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnicos y operativos del Programa Nacional de Prevención y Control de la Tuberculosis - PNPCT y se dictan otras disposiciones.
7 Por la cual se modifica parcial y transitoriamente los esquemas terapéuticos usando dosis fija combinada establecidos en la Resolución 227 de 2020 y se dictan otras disposiciones.
8 Memorando No. de Radicación 3-2025-010869 de fecha 3 de julio de 2025 Suscrito por la Dra. Amanda Isabel Corral Córdoba - Subdirectora de Salud y Riesgos Profesionales de la Dirección General de Regulación Económica de la Seguridad Social.

11 Literal j) del artículo 10 de la Ley 1751 de 2015, las personas deben contribuir solidariamente al financiamiento de los gastos que demanda la atención en salud y seguridad social de acuerdo con su capacidad de pago, dentro de los conceptos de justicia y equidad, y conforme a los regímenes de afiliación bajo los que fue instituido el sistema.
12 Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones.
13 Venezolano Bajo Régimen de Protección Temporal y se dictan otras disposiciones en materia migratoria"
14 Ley 1751 de 2015 "Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones."
15 Ver entre otras: sentencia 075 de 2022, Corte Constitucional de Colombia. Magistrado Ponente Dr. Alejandro Linárez Camillo, y Sentencia C-425 de 2023. Corte Constitucional de Colombia

se tengan en cuenta sus consideraciones, para las deliberaciones legislativas respectivas. Asimismo, expresa muy atentamente la voluntad de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal y presupuestal vigente

Cordialmente,

Firmado digitalmente por: LEONARDO ARTURO PAZOS LEONARDO ARTURO PAZOS GALINDO Viceministro Técnico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público DAF/19/DGRRS/DGPPN/OAJ

Con Copia: Dr. Diego Alejandro González, Secretario General del Senado de la República.

Aprobó: Rosa Dory Chaparro Espinosa Revisó: María Angélica Bustillo Adachi Elaboró: Sonia Itagigi Avila

9 Memorandos Nos. de Radicación 3-2024-011978 de fecha 20 de agosto de 2024 y 3-2025-010581 del 27 de junio de 2025. Suscritos por el Dr. Néstor Mario Urrea Duque - Director General de Apoyo Fiscal.
10 Memorandos No. de Radicación 3-2024-021658 de fecha 19 de diciembre de 2024 y No. de Radicación 3-2025-010869 de fecha 3 de julio de 2025. Suscritos por la Dra. Amanda Isabel Corral Córdoba - Subdirectora de Salud y Riesgos Profesionales de la Dirección General de Regulación Económica de la Seguridad Social
11 Memorando No. de Radicación: 3-2026-006524 de fecha 27 de abril de 2026. Suscrito por la Dra. Martha Hernández Arango - Directora General de Presupuesto Público Nacional.

CONTENIDO

Gaceta número 473 - Jueves, 14 de mayo de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate en sentido positivo al Proyecto de Acto Legislativo número 13 de 2026 Senado, por medio del cual se modifica el artículo 70 de la Constitución Política en materia de diversidad cultural y territorial. 1

Informe de ponencia positiva para segundo debate texto propuesto 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..... 3

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto de ponencia propuesto para cuarto debate del Proyecto de Ley número 459 de 2025 Senado, 021 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establece una Política Pública de Salud y Protección Social a favor de las personas afectadas por la Tuberculosis (TB) y se dictan otras disposiciones. Gaceta del Congreso de la República número 336 de 2026. 12