



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 661

Bogotá, D. C., viernes, 9 de mayo de 2025

EDICIÓN DE 25 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 270 DE 2024 CÁMARA

por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.

Bogotá, D. C., 25 de noviembre de 2024.

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 270 de 2024 Cámara de Representantes, por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.

Cordial saludo respetado Secretario.

En cumplimiento del encargo efectuado por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer Debate en Cámara del Proyecto de Ley número 270 de 2024 Cámara.

Atentamente,

JAIME RAÚL SALAS SÁNCHEZ TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá
Coordinador ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

Esta iniciativa propone medidas que buscan mejorar la eficiencia y efectividad de los organismos de tránsito, fortalecer la capacitación y profesionalización en el sector, y garantizar una mayor transparencia y control en la gestión de trámites de tránsito.

Es necesario e imperativo reglamentar la función de los organismos de apoyo al tránsito creados por Ley 769 de 2002 ante la presencia de irregularidades administrativas, que dan como resultado la mala prestación del servicio público y en ocasiones violación a la ley penal por parte de los llamados tramitadores o gestores de tránsito.

Adicionalmente, busca contribuir con los objetivos trazados en la política nacional de seguridad vial incrementando la intensidad horaria requerida para obtener la licencia de conducción

2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto puesto a consideración de la comisión fue radicado el 29 de agosto de 2024 y asignado a la comisión sexta para su trámite en primer debate.

Mediante oficio número C.S.C.P. 3.6 -816-24 de 13 de noviembre de 20242 fui designado para rendir ponencia en primer debate.

3. RESUMEN DEL TEXTO PROPUESTO

El proyecto consta de 15 artículos, así:

Artículo 1º. Objeto. Establece disposiciones sobre las funciones de los Organismos de Apoyo al Tránsito, con el objetivo de descongestionar los Organismos de Tránsito y apoyar a las autoridades de control. Modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y establece normas sobre organizaciones gremiales y Gestores de Tránsito.

Artículo 2°. Definición.

Se entienden por Organismos de Apoyo al Tránsito aquellas entidades, públicas o privadas, que, mediante delegación o convenio, asumen funciones relacionadas con el tránsito. Entre estos se incluyen los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), los Centros Integrales de Atención (CIA), así como otros organismos que sean definidos por la ley o la normativa vigente. No debe exceder un año si se subsanan los requisitos faltantes.

Artículo 3°. Vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias.

Las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias otorgados a los Organismos de Apoyo al Tránsito tendrán carácter indefinido, siempre y cuando se mantengan las condiciones exigidas al momento de su otorgamiento. En caso de que dichas condiciones no se cumplan, los organismos dispondrán de un plazo máximo de un año para subsanar los requisitos faltantes y renovar su autorización.

Artículo 4°. Funciones de los Centros Integrales de Atención (CIA).

Los Centros Integrales de Atención (CIA) cumplirán las siguientes funciones específicas:

- Registro y actualización de datos: Ingresar, verificar y actualizar información en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) conforme a las normativas vigentes.
- Programación de acciones comunitarias: Organizar y ejecutar actividades destinadas a promover la educación vial y la prevención de infracciones de tránsito, dirigidas a la comunidad en general.
- Cursos de sensibilización para infractores: Diseñar e impartir cursos dirigidos a personas que hayan cometido infracciones, con el objetivo de concienciar sobre la importancia de respetar las normas de tránsito.
- Rehabilitación de infractores: Ofrecer cursos obligatorios de rehabilitación para infractores recurrentes, como parte del proceso para restablecer su derecho a conducir.
- Gestión de acuerdos de pago: Facilitar y formalizar acuerdos de pago con infractores para el cumplimiento de multas y otras obligaciones relacionadas con el tránsito.

Artículo 5°. Perfil del instructor de los Centros Integrales de Atención (CIA). Los instructores de los Centros Integrales de Atención (CIA) deberán contar con la certificación de Técnico en Seguridad Vial, otorgada por Instituciones para el Trabajo y el Desarrollo Humano o por entidades educativas debidamente autorizadas por el Ministerio de Educación Nacional. Además, deberán cumplir con los requisitos de experiencia y formación complementaria que establezcan las normativas vigentes.

Artículo 6°. Modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. Adiciona párrafos que regulan la capacitación para la obtención y recategorización de licencias de conducción.

Artículo 7°. Modifica el artículo 19 de la Ley 769 de 2002. Adicionando como requisito para obtener la licencia de conducción acreditar una capacitación mínima de 120 horas por parte de un CEA.

Artículo 8°. Plan de estudios y tarifa mínima. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán un plan de estudios y una tarifa mínima para los Centros de Enseñanza Automovilística. Sanciones serán aplicadas a centros que cobren por debajo de la tarifa mínima establecida.

Artículo 9°. Control de emisión de gases contaminantes. Permite a los Centros de Diagnóstico Automotor adquirir equipos móviles para la revisión de gases en municipios sin equipos de control. Las entidades territoriales pueden celebrar convenios con estos centros para controlar las emisiones.

Artículo 9°. Control de emisión de gases contaminantes. Se autoriza a los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) a adquirir y operar equipos móviles especializados para la revisión de emisiones contaminantes en municipios que carezcan de infraestructura de control ambiental. Las entidades territoriales podrán celebrar convenios con los CDA para implementar programas de control de emisiones, garantizando el cumplimiento de los estándares ambientales vigentes y fortaleciendo las medidas de mitigación de la contaminación vehicular.

Artículo 10. Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito. Créase el Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito (RUNG), integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), como una base oficial para la identificación y control de los Gestores de Tránsito. Para ser inscrito en el RUNG, el solicitante deberá acreditar, como mínimo, el título de Técnico en Seguridad Vial otorgado por una institución debidamente autorizada. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos específicos, procedimientos de inscripción, renovación, y las condiciones necesarias para el ejercicio de esta actividad, garantizando altos estándares de calidad y transparencia.

Artículo 11. Responsabilidad de vigilancia y reporte de las organizaciones gremiales. Las organizaciones gremiales relacionadas con los Organismos de Apoyo al Tránsito tendrán la obligación de supervisar las actuaciones de sus asociados para garantizar el cumplimiento de las normativas vigentes y los estándares éticos y operativos establecidos. En caso de identificar conductas sancionables, las organizaciones gremiales deberán recopilar y remitir a la Superintendencia de Transporte las pruebas correspondientes, con el fin de facilitar la investigación y la imposición de las sanciones que correspondan.

Artículo 12. Sanciones a los Gestores de Tránsito. La Superintendencia de Transporte podrá imponer sanciones a los Gestores de Tránsito que incurran en faltas, las cuales podrán consistir en multas económicas o en la prohibición temporal o definitiva de tramitar asuntos por mandato en el ámbito del tránsito y transporte.

En caso de que los Gestores de Tránsito incurran en conductas delictivas, se procederá con las acciones penales correspondientes, de acuerdo con la legislación vigente, sin perjuicio de las sanciones administrativas que pudieran aplicarse.

Artículo 13. Creación de nuevos Organismos de Apoyo La creación de nuevos Organismos de Apoyo al Tránsito requerirá la realización de un estudio de necesidad que justifique su implementación, teniendo en cuenta la demanda y la capacidad de atención.

Asimismo, se establecerán plazos y procedimientos claros para la expedición de licencias o registros necesarios para la operación de estos nuevos organismos y establecimientos, garantizando que cumplan con los requisitos legales y operativos establecidos por las autoridades competentes.

Artículo 14. Procedimientos sancionatorios. Dispone que todos los procedimientos sancionatorios para Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito y Gestores de Tránsito se realizarán conforme a la Ley 2050 de 2020 o norma que la modifique o derogue.

Artículo 15. Vigencia y derogatoria. Establece que la ley entra en vigor a partir de su expedición y deroga las disposiciones contrarias a la misma.

4. JUSTIFICACIÓN

Ante los Organismos de Tránsito se presentan una serie de dificultades especiales que, aunque no son exclusivas de esta actividad, si son preponderantes y merecen especial atención del Estado. Las principales irregularidades que pretende solucionar este proyecto son:

- a) La excesiva congestión en los trámites.
- b) Cobros elevados por concepto de asesorías,
- c) Presentación de documentos adulterados o falsos.
- d) Deficiente atención a los usuarios.
- e) Falta de eficiencia y eficacia en la prestación del servicio, entre otros.

Así las cosas, a continuación, se desarrollan las principales disposiciones propuestas en este proyecto de ley.

4.1. VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES, HABILITACIONES, PERMISOS O LICENCIAS

El artículo 3° de la iniciativa contempla disposiciones sobre la vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias que requieran los organismos de apoyo al tránsito para su funcionamiento, asignándoles el carácter de indefinido siempre que mantengan las condiciones que dieron

origen a su expedición. Además, se determinan términos claros en caso de incumplimiento de alguno de los requisitos necesarios para la habilitación.

Lo anterior, debido a que los organismos de tránsito deben renovar las licencias que solicitaron inicialmente para su registro antes las diferentes entidades u organismos evaluadores de conformidad, actualmente la normativa que lo exige es:

- Centros de Enseñanza Automovilística (CEA): Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC)
- Centros de Diagnóstico Automotor (CDA): Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM)
- Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC): Ministerio de Salud y Protección Social
- Centros Integrales de Atención (CIA): Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC).

Se establece el termino indefinido porque los Organismos de Apoyo de Tránsito están sometidos a una serie de auditorías periódicas por parte de Organismos Evaluadores de la Conformidad (OEC) o por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), según corresponda, como lo ordena la Resolución número 20203040011355 de 2020 del Ministerio de Transporte.

Así las cosas, la vigencia indefinida de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias reduce la carga administrativa tanto para los organismos de apoyo al tránsito como para las entidades expedidoras. Al eliminar la necesidad de renovaciones periódicas, se optimizan los recursos administrativos, permitiendo que se enfoquen en tareas de mayor valor agregado, como la supervisión y mejora continua de los estándares.

Adicionalmente, otorgar permisos y licencias con carácter indefinido proporciona estabilidad a los organismos de apoyo al tránsito, permitiéndoles planificar a largo plazo y realizar inversiones necesarias para mejorar sus servicios. Esta estabilidad operativa es esencial para el correcto funcionamiento y desarrollo de los servicios de tránsito y transporte.

Si se lee con detalle el artículo propuesto se evidencia que la disposición de que las autorizaciones sean indefinidas siempre y cuando se mantengan las condiciones originales asegura que los organismos de apoyo al tránsito continúen cumpliendo con los estándares necesarios. Las auditorías constantes y las revisiones periódicas por parte de las entidades competentes garantizan que los requisitos se mantengan actualizados y vigentes.

En la misma línea de ideas, la claridad en la vigencia y las condiciones de las autorizaciones proporciona seguridad jurídica a los organismos de apoyo al tránsito. Saben que, mientras cumplan con los requisitos establecidos, sus permisos y licencias permanecerán vigentes, lo que facilita la planificación y gestión a largo plazo.

Finalmente, el establecimiento del silencio administrativo positivo en caso de demora en la renovación impulsa a las entidades a ser diligentes y eficientes en su gestión. Esto asegura un proceso de renovación transparente y ágil, incentivando a los organismos a mantener siempre al día su conformidad con el ordenamiento jurídico.

4.2. FRENTE A LOS CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN

Los Centros Integrales de Atención cumplen una importante función para la rehabilitación de los conductores infractores al Código Nacional de Tránsito, sin embargo, no están blindados contra las malas prácticas de los intermediarios quienes en ocasiones influyen en los usuarios para que no asistan a los cursos sobre normas de tránsito o no acudan a las citas terapéuticas para tratar el asunto de rehabilitación.

A lo anterior se suma un informe de junio de 2024 de la Superintendencia de Transporte, donde concluyó que la Entidad adelanta más de 200 investigaciones a Centros Integrales de Atención, y Organismos de Tránsito y Transporte, por incumplimiento de lo relacionado con las normas que regulan los cursos de reeducación para obtener descuentos en las multas por infracciones de tránsito.

Otra problemática identificada, es que hoy en día para ser instructor de los Centros Integrales de Atención se debe acreditar el título de Técnico profesional en seguridad vial, sin embargo, este programa académico no es ofertado por la mayoría de Instituciones de Educación Superior.

Por ejemplo, en el departamento de Boyacá no es posible obtener ese título pues ninguna de las instituciones con presencia en dicho territorio la oferta. Esta aseveración se desprende de las peticiones de información elevadas a las siguientes universidades: Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), Universidad Antonio Nariño, Universidad Juan de Castellanos, Universidad Antonio Nariño (UPTC) y Universidad Santo Tomás.

Así las cosas, dentro de las propuestas contempladas en la iniciativa se tiene:

1. La inclusión de un artículo (4) definiendo dentro de las funciones de los Centros Integrales: La posibilidad de inscribir y actualizar los datos de los usuarios ante el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. Con esta medida, se eliminarían las interminables filas que deben hacer los usuarios ante los organismos de tránsito.
2. La inclusión de un artículo (5) en el que se establece que para ser instructor de los Centros Integrales de Atención deberá acreditar el certificado de formación como técnico en seguridad vial.

4.3. DISPOSICIONES SOBRE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

Los Centros de Enseñanza Automovilística se constituyen en una figura de crucial importancia dentro del sistema de movilidad, en la medida que son los llamados a garantizar que las personas que

conducen equipos de transporte, no solo conozcan y entiendan las normas de circulación, sino que están adiestrados y capacitados para asumir el reto de realizar una actividad riesgosa como es la conducción; en esa medida su responsabilidad debe ser amplia, no solo desde el punto de vista social, sino también jurídico, en la medida que su falta de diligencia o idoneidad para enseñar, capacitar o adiestrar, puede traer consigo responsabilidades de naturaleza jurídica, no solo desde la óptica administrativa sino por la responsabilidad contractual o extracontractual con sus alumnos y con terceros que se vean afectados por estos.

Si observamos con detalle las estadísticas de accidentalidad entre los años 2009 a 2023, encontramos que esta ha venido incrementando anualmente y que posterior al año 2022 se han venido presentando cifras anuales de más de 8.000 muertos tal como lo expone el Observatorio Estadístico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial. (s.f.). Histórico de víctimas. Agencia Nacional de Seguridad Vial. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

En Colombia, las causas principales de los accidentes de tránsito tienen un peso significativo en las estadísticas de siniestralidad. Basado en los datos más recientes:

- **Exceso de velocidad:** Contribuye a aproximadamente el 36% de los accidentes viales en el país. Es una de las causas más frecuentes y letales, particularmente en carreteras principales.
- **Fallas técnico-mecánicas:** Representan cerca del 12% de los accidentes, con problemas en sistemas de frenos, llantas, y dirección como los más comunes.
- **Conducción bajo efectos del alcohol o drogas:** Es responsable del 10-15% de los siniestros, dependiendo del mes y lugar específico, con picos en periodos festivos.
- **Desobediencia a señales de tránsito y reglas viales:** Explica aproximadamente el 18% de los incidentes, mostrando la necesidad de mejorar la educación vial.
- **Imprudencia de peatones y ciclistas:** Contribuye al 8-10% de los accidentes, reflejando la vulnerabilidad de estos usuarios en las vías.
- **Mal estado de las vías:** Se estima que cerca del 8% de los accidentes están relacionados con condiciones deficientes de infraestructura vial, como huecos o falta de señalización adecuada.

Estas cifras reflejan un panorama complejo, donde factores humanos, vehiculares e infraestructurales convergen. Para reducir estas cifras, se requiere un enfoque integral que combine control estricto, infraestructura adecuada y educación vial intensiva (ANSV, 2023)

Además, es posible concluir que la principal causa de las muertes por accidentes viales se debe a fallas humanas. Este hecho se deduce del análisis de la matriz de colisión entregada por la ANSV para este mismo periodo. De los 8,780 accidentes registrados, la gran mayoría involucraron motociclistas que colisionaron contra objetos fijos, lo cual indica un error humano evidente, ya que es poco probable que los objetos fijos se interpongan en el camino de los vehículos. Además, de los 6,845 accidentes mortales que involucraron a motociclistas y otros motociclistas, se deduce que también hubo un error humano debido a la falta de cuidado en la conducción y la observancia de los reglamentos de tránsito.

Aunque es cierto que un accidente puede ocurrir debido a fallas técnicas del vehículo, este hecho no está registrado en las estadísticas de la ANSV. No obstante, es igualmente cierto que estas fallas técnicas en la mayoría de los casos obedecen a la falta de mantenimiento de los automotores, lo cual constituye también una falla humana. Asimismo, no se deja de analizar la incidencia que puedan tener el estado de la vía, los imprevistos y la fuerza mayor en algunos otros accidentes. Estas circunstancias, que reflejan una menor peligrosidad, tampoco están registradas en las estadísticas de la ANSV.

En conclusión, la falta de pericia, la negligencia, la imprudencia o la violación de los reglamentos de tránsito se pueden atribuir sin lugar a dudas a la deficiente formación de los conductores. A modo de comparación, estas circunstancias no se reflejan en el transporte aéreo, ya que la formación de su tripulación es rigurosamente exigente.

Matriz Colisión														
Usuario/Vía	Bicicleta	Maq. agrícola	Maq. industrial	Motociclista	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total		
Pedón	4	186	68	52	3.302	29	34	178	3.524	2.667	2.559	7.299	25.861	
Sin información						4		1.978	2			1	1.985	
Usuario de bicicleta	2	44	7		1.255	714	273	22	402	1.078	730	1.363	5.890	
Usuario de moto	2	243	97	37	6.845	9.209	6.780	1.034	3.004	3.015	5.431	9.271	49.959	
Usuario de otros	2				2	29	587	54	25	1.106	36	37	48	1.920
Usuario de V individual	1	8	21	4	135	3.127	1.603	165	431	1.110	609	1.051	8.325	
Usuario T.Carga		2	5		55	1.227	234	33	96	369	98	59	2.180	
Usuario T.Pasajeros		12	1		27	1.403	166	63	141	342	209	75	2.439	
Total	11	495	197	95	17.849	16.29	11.144	1.540	10.47	13.619	7.673	19.167	98.559	8

Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Fallecidos por Actor Vial															
Usuario/Vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
 Pedon	1.742	1.736	1.654	1.690	1.708	1.749	1.621	1.657	1.790	1.764	1.747	1.229	1.607	1.866	1.819
 Sin informacion	145	84	79	139	95	209	248	218	296	257	55	123	25	11	
 Usuario de bicicleta	394	333	352	300	313	342	380	379	375	428	431	456	480	465	462
 Usuario de moto	2.167	2.144	2.253	2.383	2.678	2.893	3.267	3.718	3.374	3.456	3.666	3.140	4.434	5.091	5.201
 Usuario de otros	370	217	254	186	282	277	20	38	28	28	37	30	29	55	49
 Usuario de V individual	579	642	448	511	481	521	594	591	530	603	578	422	574	646	605
 Usuario T.Carga	93	18	102	121	113	128	136	172	150	193	199	147	185	222	201
 Usuario T.Pasajeros	257	242	283	158	178	177	139	145	176	118	112	94	98	143	119

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial. (s.f.). Histórico de víctimas. Agencia Nacional de Seguridad Vial. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Así las cosas, el esfuerzo legislativo en materia de seguridad vial debe centrarse en la formación de conductores ampliando el periodo de formación que siquiera se asimile a un técnico, como cualquier otro oficio, con una duración mínima de 120 horas y con estricta vigilancia en el cumplimiento de estas, a través del autocontrol, de esta forma contribuiremos significativamente con la seguridad vial, así se propone en los artículos 6° y 7° de esta iniciativa.

En línea con lo anterior si hacemos un análisis de derecho comparado podemos concluir que los requisitos requeridos por diferentes países alrededor del mundo para obtener la licencia de conducción son mucho más exigentes que los requeridos en nuestro país. Hallazgos que sugieren que mejorar la formación y los requisitos para obtener una licencia de conducción podría ser una estrategia efectiva para reducir la mortalidad y morbilidad por accidentes de tráfico.

PAÍS	CARACTERÍSTICAS
ESTADOS UNIDOS	Edad mínima: Varía por estado, generalmente entre 16 y 18 años. Prueba escrita: Examen de conocimientos sobre reglas de tránsito. Prueba práctica: Evaluación de habilidades de conducción. Curso de educación vial: Requerido en muchos estados para conductores jóvenes. Tasas de accidentalidad: En 2022, EE.UU. reportó aproximadamente 40,000 muertes por accidentes de tráfico, con un gran porcentaje atribuible a errores humanos (NHTSA) (Studinski Law).
ALEMANIA	Edad mínima: 18 años. Prueba escrita: Examen teórico riguroso. Prueba práctica: Evaluación práctica extensa. Cursos obligatorios: Incluye primeros auxilios y manejo en autopista y condiciones adversas. Tasas de accidentalidad: Alemania tiene una de las tasas más bajas de mortalidad por accidentes de tráfico en Europa, con 2.7 muertes por cada 100,000 habitantes en 2020 (Buckingham & Vega Law Firm).
JAPÓN	Edad mínima: 18 años. Prueba escrita: Examen teórico detallado. Prueba práctica: Examen práctico que incluye conducción en circuitos y en tráfico real. Curso obligatorio: Curso de formación vial intensivo. Tasas de accidentalidad: Japón tiene una tasa baja de accidentes de tráfico, con 3.8 muertes por cada 100,000 habitantes en 2020 (Buckingham & Vega Law Firm).
REINO UNIDO	Edad mínima: 17 años. Prueba escrita: Incluye preguntas de opción múltiple y percepción de riesgos. Prueba práctica: Evaluación en carretera con un examinador. Curso recomendado: Cursos adicionales de manejo avanzado son recomendados. Tasas de accidentalidad: En 2020, el Reino Unido reportó 2.6 muertes por cada 100,000 habitantes, una de las tasas más bajas a nivel mundial (Buckingham & Vega Law Firm).

Así las cosas, se puede concluir que:

1. Los países con sistemas de formación y requisitos más estrictos para obtener la licencia de conducción tienden a tener tasas más bajas de accidentes viales.

2. Una mayor edad mínima y un proceso de aprendizaje más prolongado y riguroso están correlacionados con una menor incidencia de accidentes graves.

3. Finalmente, políticas continuas de educación y campañas de concienciación sobre la seguridad vial también juegan un papel crucial en la reducción de accidentes.

Duración más extensa y menor tasa de accidentes:

- En países europeos como España, Francia y Alemania, los cursos tienen una duración mínima de 12 a 25 horas combinadas (teóricas y prácticas), y las tasas de mortalidad vial son consistentemente bajas (menores a 6 por cada 100,000 habitantes).

- Estos países complementan la formación con estrictas evaluaciones prácticas y normativas de seguridad vial, como sanciones severas por incumplimiento.

Duración corta o variable y mayor tasa de accidentes:

- En América Latina, como en México y República Dominicana, los cursos tienen menor regulación o duración más corta (menos de 10 horas en muchos casos), lo cual coincide con tasas de mortalidad mucho más altas (14.4 y 27.5, respectivamente).

- Factores como deficiencias en infraestructura y fiscalización también influyen en estas cifras altas.

4.4. SOBRE EL CONTROL DE LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES

En el artículo 9°, se propone que los Centros de Diagnóstico Automotor sean autorizados para poner en funcionamiento entidades móviles que permitan detectar la contaminación del medio ambiente como consecuencia de las emisiones de gases que producen los automotores, quienes podrán celebrar convenios con los organismos de tránsito para efectuar operativos que impidan la circulación de vehículos cuyas emisiones contaminen y así se pueda suspender las actividades de los días sin carro.

Esta medida busca contribuir a la solución de dos problemas: En primer término, se pretende reducir los índices de contaminación del aire provenientes de los vehículos que transitan sin ningún tipo de limitación y en segundo lugar, coadyuvar la labor de los organismos de tránsito y entidades territoriales que no cuentan con dispositivos para controlar este tipo de emisiones contaminantes,

De acuerdo con el Instituto Nacional de Salud (INS), en 2021 la contaminación del aire causó en el país un total de 15.681 muertes, asociadas con enfermedad isquémica del corazón y pulmonar obstructiva. Y según el DNP en Colombia más

del 78% de las emisiones de partículas causantes del cambio climático y contaminación del aire provienen de los más de 15 millones de vehículos que transitan entre camiones, buses, carros y motos.

4.5. DE LOS ASESORES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Es común ver en los titulares de noticias en todo el país casos de denuncias por falsos tramitadores ante las autoridades de tránsito y transporte. Estos individuos presentan documentos adulterados para solicitar transformaciones, registros, chatarrización de vehículos automotores, pago de impuestos, duplicados de placas, licencias de conducción, certificados de cursos para la reducción de multas, certificados de Centros de Enseñanza Automovilística, y otros documentos expedidos irregularmente.

Otra problemática recurrente son las aglomeraciones para tramitar documentos, y madrugones para conseguir fichas para el registro o actualización de datos ante el RUNT, circunstancias en la que se presentan denuncias de personas que cobran por acelerar los trámites mediante sobornos o falsas promesas, engañando a usuarios con argumentos hábiles. Estos “tramitadores o intermediarios” son responsables de que los usuarios no asistan a recibir la capacitación necesaria para obtener la licencia de conducción, alegando que es una pérdida de tiempo y ofreciendo evitar el curso por un valor determinado.

No obstante lo anterior, es importante destacar que entre estos intermediarios existen asesores que actúan con profesionalismo, ética y conocimiento. Estos asesores realizan la intermediación mediante el poder mandato, ayudando a quienes no tienen tiempo o desconocen los procedimientos y requisitos, de conformidad con la ley.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones es necesario reglamentar esta profesión, que bien desempeñada es útil para la comunidad. En Estados Unidos, por ejemplo, para asesorar en la venta, arriendo o permutas de bienes raíces, se requieren estudios específicos para asegurar que los procedimientos se cumplan correctamente.

Así las cosas, se propone imponer la obligación de realizar estudios técnicos en la materia y establecer un registro nacional de asesores de tránsito (**artículo 10 de la iniciativa**), donde estos profesionales deban inscribirse para ejercer su actividad y se pueda llevar un control sobre su desempeño.

Esta propuesta busca que la intermediación se realice de manera similar a como se regula la profesión de los abogados, quienes están sujetos a sanciones y a un registro de antecedentes para garantizar su buen desempeño. De esta forma, la actividad de intermediación quedaría debidamente vigilada por la Superintendencia de Transporte y controlada a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), supervisado por el Ministerio de Transporte.

5. MARCO LEGAL

5.1. Legales

Ley 769 de 2002

Por medio de esta ley se regula el Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

El artículo 2°, contempla dentro de las definiciones: Los Organismos de tránsito: Entendidos como las unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

El artículo 3°, define quienes se entiende por autoridades de tránsito, y en sus parágrafos 1° y 3° determina que las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán **organismos de apoyo a las autoridades de tránsito**, vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El capítulo I, que comprende los artículos 12 al 16, desarrolla lo concerniente a la naturaleza y funciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.

En particular el artículo 14, determina la capacitación requerida para que las personas puedan obtener la licencia de conducción y el artículo 19 establece los requisitos que debe acreditar una persona para obtener la licencia de conducción. Estas dos disposiciones son modificadas incluyendo una intensidad horaria mínima de 120 horas.

El artículo 53, contempla lo relacionado a los Centros de diagnóstico automotor, quienes realizan la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Por su parte el artículo 136, relacionado con la reducción de multas impuestas por la comisión de infracciones de tránsito, determina en su parágrafo 3 que los cursos a los infractores se podrán realizar ante los centros integrales de atención, quienes deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.

Ley 1397 de 2010

Introdujo modificaciones a la Ley 769 de 2002 en relación con la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística y las licencias de conducción.

Ley 1702 de 2013

Esta ley creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial y establece disposiciones relacionadas con la seguridad vial en Colombia. La iniciativa propuesta, al incluir disposiciones sobre la formación y capacitación de conductores, así como la vigilancia y control de organismos de apoyo al tránsito, estaría en línea con los objetivos de la Ley 1702 de 2013.

Ley 2050 de 2020

Esta ley modifica el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, estableciendo normas sobre los procedimientos

administrativos sancionatorios. La referencia a esta ley en el Artículo 12 de la propuesta asegura que los procedimientos sancionatorios para los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito se realicen conforme a las normativas vigentes.

Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo):

Esta ley regula los procedimientos administrativos en Colombia y es relevante para cualquier modificación que afecte la administración de los servicios de tránsito y la imposición de sanciones.

5.2. Reglamentarios

Resolución número 3500 de 2005 Ministerio de Transporte:

Tiene por objeto establecer las condiciones mínimas que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor y fijar los criterios y el procedimiento para realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, con el fin de garantizar la seguridad vial y la protección del medio ambiente, en condiciones de confiabilidad, calidad y la tecnología adecuada con los sistemas de información.

Resolución número 1349 de 2017

Reglamenta las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación CALE y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios del examen teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción.

Resolución número 20223040009425

Establece requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística,

5.3. Jurisprudenciales

SC 468 de 2011

En lo referente a la actividad de transporte la jurisprudencia ha concluido (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

6. CONFLICTOS DE INTERÉS

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

(i) *Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.*

(ii) *Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.*

(iii) *Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.*

(iv) *Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.*

(v) *Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.*

En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como *“una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen”* y como *“el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto”* (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicado 66001-23-33-002-2016-00291-01(PI), sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo con la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo con las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la ley 5.^a de 1.991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en

cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos. [...].

En ese sentido, en la presente iniciativa se pueden llegar a presentar Conflictos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, tengan relaciones, comerciales, accionarias o económicas, en general, con personas naturales o jurídicas que sean propietarios de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito tales como: Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y Centros Integrales de Atención (CIA).

Además, podrían presentar conflicto de interés los congresistas cuando su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil ejerzan como gestores de tránsito.

7. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, establece en su artículo 7°, que:

“El impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse 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 financiamiento de dicho costo”.

En este orden de ideas, es importante traer a colación las Sentencia C-911 de 2007 y C-502 de 2007, donde la Corte Constitucional puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

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

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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las normas que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras

insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la

función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo. (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la viabilidad financiera de la propuesta que se estudia, siendo un asunto de persuasión y racionalidad legislativa, no de prohibición o veto.

Aunado a lo anterior, este proyecto no genera impacto fiscal que pueda afectar el presupuesto de mediano y largo plazo.

8. PLIEGO DE MODIFICACIONES

A continuación, se relacionan los artículos con modificaciones en la presente ponencia:

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
Título: <i>por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.</i>	Título: <i>por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.</i>	Sin modificación
Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar disposiciones relacionadas con las funciones que asisten a los organismos de apoyo al tránsito, con el fin de coadyuvar a las autoridades de tránsito en el ejercicio de sus competencias; modificar parcialmente la Ley 769 de 2002, y establecer disposiciones sobre las organizaciones gremiales y gestores de tránsito.	Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar disposiciones relacionadas con las funciones que asisten a los organismos de apoyo al tránsito, con el fin de coadyuvar a las autoridades de tránsito en el ejercicio de sus competencias; modificar parcialmente la Ley 769 de 2002, y establecer disposiciones sobre las organizaciones gremiales y gestores de tránsito.	Sin modificación
Artículo 2°. Definición. Se entiende para efectos de esta ley por organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio le sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituyen organismos de apoyo: 1. Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).	Artículo 2°. Definición. Se entiende para efectos de esta ley por organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio le sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituyen organismos de apoyo: 1. Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).	Sin modificación

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC). 3. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA). 4. Los Centros Integrales de Atención (CIA). 5. Los demás que determine la ley.	2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC). 3. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA). 4. Los Centros Integrales de Atención (CIA). 5. Los demás que determine la ley.	
Artículo 3°. Vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias. <i>Las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias que requieran los organismos de apoyo al tránsito para su funcionamiento expedidos por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC), Ministerio de Transporte, las Corporaciones Autónomas Regionales, las autoridades del sector educativo y demás entidades competentes, tendrán carácter indefinido siempre que mantengan las condiciones que dieron origen a su expedición.</i> <i>En caso de incumplimiento de alguno de los requisitos, se concederá un plazo de 30 días para subsanar. Posteriormente, el proceso de renovación deberá resolverse en un término no superior a 30 días, so pena de operar el silencio administrativo positivo.</i>	Artículo 3°. Vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias. Las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias requeridas por los organismos de apoyo al tránsito para su funcionamiento tendrán carácter indefinido, siempre que se mantengan las condiciones que dieron origen a su expedición. Que fueron otorgadas inicialmente para su registro por las siguientes entidades u organismos evaluadores de conformidad, según corresponda a cada organismo de apoyo al tránsito: • Centros de Enseñanza Automovilística (CEA): Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC). • Centros de Diagnóstico Automotor (CDA): Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). • Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC): Ministerio de Salud y Protección Social. • Centros Integrales de Atención (CIA): Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) e Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC).	Se mejora el texto donde se define qué entidad u organismo evaluador de conformidad, emite las autorizaciones, registro, habilitaciones, permisos o licencias, según corresponda a cada organismo de apoyo al tránsito
Artículo 4°. Funciones de los Centros Integrales de Atención. Los CIA tendrán las siguientes funciones, sin perjuicio de las que establezca el reglamento fijado por el Ministerio de Transporte: 1. Realizar el registro y actualización de datos de los usuarios ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). 2. Programar y ejecutar las acciones comunitarias impuestas a los infractores a las normas de tránsito de que trata la Ley 1696 de 2013, o la que la modifique o adicione. 3. Programar y ejecutar los cursos de sensibilización, conocimientos de la drogadicción y consecuencias de la alcoholemia impuestas a los conductores por las autoridades competentes. 4. Dictar los cursos obligatorios para que todo infractor a las normas de tránsito pueda acceder a la rehabilitación y a los descuentos establecidos por multas. 5. Celebrar acuerdos de pago con los infractores a las normas del Código Nacional de Tránsito y Transporte, cuyo acuerdo no podrá tener un plazo superior a 18 meses. Realizado el acuerdo este será remitido al RUNT o a quien haga sus veces para el registro correspondiente.	Artículo 4°. Funciones de los Centros Integrales de Atención. Los CIA tendrán las siguientes funciones, sin perjuicio de las que establezca el reglamento fijado por el Ministerio de Transporte: 1. Realizar el registro y actualización de datos de los usuarios ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). 2. Programar y ejecutar las acciones comunitarias impuestas a los infractores a las normas de tránsito de que trata la Ley 1696 de 2013, o la que la modifique o adicione. 3. Programar y ejecutar los cursos de sensibilización, conocimientos de la drogadicción y consecuencias de la alcoholemia impuestas a los conductores por las autoridades competentes. 4. Dictar los cursos obligatorios para que todo infractor a las normas de tránsito pueda acceder a la rehabilitación y a los descuentos establecidos por multas. 5. Celebrar acuerdos de pago con los infractores a las normas del Código Nacional de Tránsito y Transporte, cuyo acuerdo no podrá tener un plazo superior a 18 meses. Realizado el acuerdo este será remitido al RUNT o a quien haga sus veces para el registro correspondiente. 6. Integrar los comités o comisiones de tránsito que se organicen en las entidades territoriales del orden departamental, distrital y municipal.	Se agrega una función, los CIA pueden aportar a los comités o comisiones de tránsito en temas de seguridad vial.

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
Artículo 5°. Perfil del instructor de los CIA. Sin perjuicio de los demás requisitos complementarios que determine el Ministerio de Transporte mediante reglamento, para ser instructor de los Centros Integrales de Atención deberá acreditar el certificado de formación como técnico en seguridad vial acreditado por las Instituciones para el Trabajo y el Desarrollo Humano o entidad territorial certificada en educación autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.	Artículo 5°. Perfil del instructor de los CIA. Sin perjuicio de los demás requisitos complementarios que determine el Ministerio de Transporte mediante reglamento, para que los Centros Integrales de Atención puedan dictar cursos de capacitación, deberán contar como mínimo con un (1) instructor en normas de transporte, tránsito y seguridad vial el cual debe acreditar uno de los siguientes requisitos: a) Poseer certificación como instructor en conducción, y no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito durante el último año. b) Acreditar certificado de formación como técnico en seguridad vial acreditado por una Institución para el Trabajo y el Desarrollo Humano debidamente aprobada por una entidad territorial certificada en educación autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.	Se tiene en cuenta las condiciones establecidas en el Art 24 de la Resolución número 11355 del MinTransporte
Artículo 6°. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 769 de 2002, adicionando dos párrafos nuevos así: Artículo 14. Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilístico Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este. La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas: 1. Capacitación teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cuál modalidad se capacita, así: a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística. b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.	Artículo 6°. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 769 de 2002, adicionando dos párrafos nuevos así: Artículo 14. Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilístico Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este y esta capacitación pertenece a la educación informal, por lo que no requiere registro de programas y estará sujeto a los currículos de formación que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo a sus competencias. La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas: 1. Capacitación teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cuál modalidad se capacita, así: a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística. b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.	Se especifica que la capacitación impartida por los Centros de enseñanza automovilística hace parte de la educación informal y quien establece el currículo es la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial. 2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas: a) Talleres prácticos de formación. Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento. b) Práctica de Conducción. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT. Parágrafo 1º. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción. Parágrafo 2º. El Ministerio de transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Parágrafo 3º. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilístico, corresponderá a la Superintendencia de Transporte. Parágrafo 4º. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilístico serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela. Parágrafo 5º. La instrucción que impartan los Centros de Enseñanza Automovilística para conducir vehículos automotores sin importar su categoría en ningún caso será inferior a 120 horas. Parágrafo 6º. Las horas de capacitación teórica tendrán una intensidad horaria equivalente al 50% del curso de aspirantes y a la capacitación práctica corresponderá el 50% restante.	En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial. 2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas: a) Talleres prácticos de formación. Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento. b) Práctica de Conducción. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT. Parágrafo 1º. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción. Parágrafo 2º. El Ministerio de transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Parágrafo 3º. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilístico, corresponderá a la Superintendencia de Transporte. Parágrafo 4º. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilístico serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela. Parágrafo 5º. La instrucción que impartan los Centros de Enseñanza Automovilística para conducir vehículos automotores sin importar su categoría en ningún caso será inferior a 120 horas. Parágrafo 6º. Las horas de capacitación teórica tendrán una intensidad horaria equivalente al 50% del curso de aspirantes y a la capacitación práctica corresponderá el 50% restante.	
Artículo 7º. Adiciónese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así: Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos: Para vehículos particulares: a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.	Artículo 7º. Adiciónese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así: Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos: Para vehículos particulares: a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.	Se elimina “que garanticen cobertura nacional” porque no todas las Universidades tienen cobertura Nacional

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes. d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT, en el que se acredite una instrucción mínima de 120 horas. e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte. Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.	c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes. d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT, en el que se acredite una instrucción mínima de 120 horas. e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte. Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical	

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
Artículo 8°. Plan de estudios y tarifa mínima. Modifíquese el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, así: Artículo 20. Determinación de tarifas por servicios que presten los organismos de apoyo. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, se aplicará el siguiente procedimiento: 1. Se tomará el valor del presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutado en el año inmediatamente anterior, certificado por el responsable del presupuesto. 2. Se definirá el número de servicios acumulados en el mismo período por los cuatro (4) grupos de organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción), dividiendo el valor del numeral precedente en el número de servicios. 3. El producto de dividir la operación se tendrá como base del cálculo individual de cada tasa. 4. La tasa final de cada servicio corresponderá al cálculo individual multiplicado por factores numéricos inferiores a uno (1) en función de la pertenencia de cada usuario o de su vehículo (en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor) a grupos de riesgo con base en criterios como edad, tipo de licencia, clase de vehículo, servicio u otros que permitan estimar el riesgo de accidente, tomados con base en las estadísticas oficiales sobre fallecidos y lesionados. Los factores serán crecientes o decrecientes en función de la mayor o menor participación en accidentes, respectivamente. 5. Una vez definido el valor de la tasa individual, esta se acumulará al valor de la tarifa para cada servicio. En ningún caso la tasa final al usuario podrá superar medio (0,5) salario mínimo diario en las tarifas que cobren los Centros de Reconocimiento de Conductores, de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción y un (1) salario mínimo diario en los Centros de Enseñanza Automovilística.	Artículo 8°. Determinación de tarifas por servicios que presten los organismos de apoyo. Agréguese un párrafo al artículo 20 de la Ley 1702 de 2013 modificado por artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará, así; Parágrafo 3°. El Ministerio de transporte, para la determinación de las tarifas que prestan los organismos de apoyo tránsito a los usuarios deberá concertar con las organizaciones gremiales de cada sector donde se analicen los diversos estudios de costos de operación que cada uno presente, que serán tenidos en cuenta para la fijación de tarifas. Lo cual debe actualizarse en el primer mes de cada año y por primera vez dentro de los 60 días de entrada en vigencia de la presente ley, para cotejarlos con el estudio que presente el Ministerio de Transporte	Se cambia el título del artículo y se deja solo el párrafo 3° que se va adicionar

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
Se determinará el porcentaje correspondiente que se girará con destino al Fondo Nacional de Seguridad Vial y la parte que se destinará como remuneración de los organismos de apoyo de qué trata este artículo. Para la determinación de las tarifas por servicios de qué trata este artículo el Ministerio de Transporte deberá concertar previamente con un representante gremial de cada uno de los organismos de apoyo al tránsito los costos de operación que serán tenidos como base para la fijación de dicha tarifa. Parágrafo 1°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos mencionados en el presente artículo y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, podrá apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente. Parágrafo 2°. La Superintendencia de Transporte podrá sancionar con suspensión por seis meses de la licencia o registro al Centro de Enseñanza Automovilística que cobre por debajo de la tarifa establecida como mínima.		
Artículo 9°. Control de emisión de gases contaminantes. En los municipios en donde los organismos de tránsito no cuenten con dispositivos para controlar las emisiones de los vehículos automotores, las Entidades Territoriales podrán celebrar convenios con los Centros de Diagnóstico Automotor para efectuar control de emisión de gases a los vehículos que transiten por su jurisdicción. Para tal efecto, los Centros de Diagnóstico Automotor podrán adquirir equipos móviles para efectuar revisión de gases. Parágrafo 1°. Los equipos de control de gases deberán estar calibrados y certificados por una entidad autorizada. Parágrafo 2°. Los particulares también podrán prestar este servicio previa autorización del Ministerio de Transporte quien reglamentará lo pertinente dentro de los sesenta (60) días siguientes a la entrada de vigencia de la presente ley.	Artículo 9°. Control de emisión de gases contaminantes. En los municipios en donde los organismos de tránsito no cuenten con dispositivos para controlar las emisiones de los vehículos automotores, las Entidades Territoriales podrán celebrar convenios con los Centros de Diagnóstico Automotor para efectuar control de emisión de gases a los vehículos que transiten por su jurisdicción. Para tal efecto, los Centros de Diagnóstico Automotor podrán adquirir equipos móviles para efectuar revisión de gases. Parágrafo 1°. Los equipos de control de gases deberán estar calibrados y certificados por una entidad autorizada. Parágrafo °2. Los particulares también podrán prestar este servicio previa autorización del Ministerio de Transporte quien reglamentará lo pertinente dentro de los sesenta (60) días siguientes a la entrada de vigencia de la presente ley.	Sin modificación
Artículo 10. Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito. Crease dentro del sistema de Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito (RUNG), integrado por personas naturales que presen los servicios para efectos de trámites ante los Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito. Sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por ley, ninguna persona podrá ser gestor de tránsito sin estar debidamente inscrito en el RUNT.	Artículo 10. Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito. Crease dentro del sistema de Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito (RUNG), integrado por personas naturales que presen los servicios para efectos de trámites ante los Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito. Sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por ley, ninguna persona podrá ser gestor de tránsito sin estar debidamente inscrito en el RUNT.	Se mejora la redacción del párrafo

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de esta ley, los requisitos para desempeñar la actividad de Gestor de Tránsito y Transporte, quienes deberán ostentar por lo menos el título de Técnico en seguridad vial. El Registro Único Nacional de Gestores entrará en funcionamiento a más tardar dentro de los 12 meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.	El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de esta ley, los requisitos para desempeñar la actividad de Gestor de Tránsito y Transporte, quienes deberán ostentar certificado de Técnico en seguridad vial. El Registro Único Nacional de Gestores entrará en funcionamiento a más tardar dentro de los 12 meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.	
Artículo 11. Deber de vigilancia de las organizaciones gremiales. Las organizaciones gremiales tales como asociaciones, federaciones y confederaciones que agrupen los organismos de apoyo al tránsito debidamente constituidas, servirán de instancia de control de las actuaciones de sus asociados, vigilando su transparencia y ceñimiento estricto a la ley. En caso de tener en su poder pruebas que demuestren la comisión de conductas sancionables, deberán remitirlas de forma inmediata a la Superintendencia de Transporte para que esta adelante el procedimiento establecido legalmente.	Artículo 11. Deber de vigilancia de las organizaciones gremiales. Las organizaciones gremiales tales como asociaciones, federaciones y confederaciones que agrupen los organismos de apoyo al tránsito debidamente constituidas, servirán de instancia de control de las actuaciones de sus asociados, vigilando su transparencia y ceñimiento estricto a la ley. En caso de que se alleguen a una de las agremiaciones de que trata este artículo, pruebas o evidencias que demuestren la comisión de conductas sancionables, deberán remitirlas a la Superintendencia de Transporte para que valore la evidencia aportada y adelante el procedimiento establecido legalmente. Contra las pruebas o evidencias presentadas por las organizaciones gremiales, solo procede al investigado, controvertir dentro del término del traslado de apertura de investigación, las pruebas o evidencias que, según lo descrito, no correspondan a la verdad.	Se mejora la redacción del párrafo
Artículo 12. Sanción a los gestores de tránsito. La Superintendencia de Transporte podrá imponer multa de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes a los Gestores de Tránsito y demás personas naturales que: - Ofrezcan servicios de Organismos de Apoyo al Tránsito sin estar inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en calidad de gestores. - Cometan cualquier tipo de maniobras engañosas a los usuarios. - Anuncien en sus establecimientos o mediante cualquiera medio de comunicación, servicios que no prestan de forma directa. - Induzcan en error a los funcionarios de los Organismos de Tránsito o de Apoyo. - Cometan fraude en la documentación presentada para un trámite. - Induzcan a los usuarios a no asistir a cursos a los que están obligados. Además, las personas naturales que incurran en estas conductas no podrán tramitar mediante mandato, asunto alguno en favor de terceros por un término entre dos (2) a cinco años (5), medida que impondrá la Superintendencia de Transporte de acuerdo a la gravedad de la falta.	Artículo 12. Definición y sanción a los gestores de tránsito. Se denominan gestores de tránsito toda persona natural, que mediante poder mandato actúe en representación de una persona natural o jurídica ante los organismos de tránsito para adelantar diligencias propias del mandante. La Superintendencia de Transporte podrá imponer multa de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes a los Gestores de Tránsito y demás personas naturales que: - Ofrezcan servicios de Organismos de Apoyo al Tránsito sin estar inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en calidad de gestores. - Cometan cualquier tipo de maniobras engañosas a los usuarios. - Anuncien en sus establecimientos o mediante cualquiera medio de comunicación, servicios que no prestan de forma directa. - Induzcan en error a los funcionarios de los Organismos de Tránsito o de Apoyo. - Cometan fraude en la documentación presentada para un trámite. - Induzcan a los usuarios a no asistir a cursos a los que están obligados. Además, las personas naturales que incurran en estas conductas no podrán tramitar mediante mandato, asunto alguno en favor de terceros por un término entre dos (2) a cinco años (5), medida que impondrá la Superintendencia de Transporte de acuerdo a la gravedad de la falta.	

Texto radicado en Cámara de Representantes	Texto propuesto para debate en Comisión Sexta	Observaciones
Parágrafo 1º. La sanción de que trata este artículo, se impondrá sin perjuicio de las acciones penales a que haya lugar por la comisión de conductas que puedan constituir delito, caso en el cual, la autoridad dará traslado inmediato a la Fiscalía General de la Nación para que adelante las investigaciones pertinentes. Parágrafo 2º. El RUNT llevará un registro especial sobre estas sanciones, el cual deberá ser consultado por los Organismos de Tránsito o de Apoyo al Tránsito cuando se presente el poder mandato por parte de los Gestores de Tránsito.	Parágrafo 1º. La sanción de que trata este artículo, se impondrá sin perjuicio de las acciones penales a que haya lugar por la comisión de conductas que puedan constituir delito, caso en el cual, la autoridad dará traslado inmediato a la Fiscalía General de la Nación para que adelante las investigaciones pertinentes. Parágrafo 2º. El RUNT llevará un registro especial sobre estas sanciones, el cual deberá ser consultado por los Organismos de Tránsito o de Apoyo al Tránsito cuando se presente el poder mandato por parte de los Gestores de Tránsito.	Se incluye la definición de los gestores de tránsito
Artículo 13. Para la creación de nuevos Organismos de Apoyo y casas para la detención y rehabilitación por delitos culposos cometidos en accidentes de tránsito se deberá presentar ante el Ministerio de Transporte y el INPEC según el caso, un estudio que demuestre la necesidad de su creación en el municipio o distrito.	Artículo 13: Creación de Nuevos Organismos de Apoyo. Para la creación de nuevos Organismos de Apoyo al Tránsito se deberá presentar un estudio ante el Ministerio de Transporte. Dicho estudio deberá demostrar la necesidad de su establecimiento en el municipio, distrito o departamento respectivo.	Mejora la redacción. Por capacidad administrativa de la Entidad Territorial, también se tienen en cuenta los departamentos.
Artículo 14. Cuando intervenga la Fiscalía General de Nación por hechos punibles relacionados con los trámites adelantados ante los Organismos de Apoyo al Tránsito o ante las autoridades de tránsito, el Fiscal competente al momento de la imputación de cargos, si hubiere lugar a ella, solicitará al Juez Control de Garantías como medida provisional ordenar el cierre temporal del Organismo de Apoyo al Tránsito y todas sus filiales. De proceder la medida, el juez correrá traslado de la misma de forma inmediata a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia. Cuando la medida recaiga sobre un Centro de Enseñanza Automovilístico, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá ordenar la continuación de los cursos de enseñanza en un Centro diferente, y ordenar la devolución de los dineros a favor de los usuarios. En la sentencia condenatoria el juez de conocimiento, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar, deberá declarar la nulidad de la licencia de conducción, cuando se demuestre que fue obtenida por medio fraudulentos.		Se elimina el Artículo 14. Debido a que implica modificaciones al Art. 91 Ley 906 de 2004 lo que implica que no corresponde a la unidad de materia del proyecto
Artículo 15. Todos los procedimientos sancionatorios para Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito y Gestores de Tránsito, se adelantarán de conformidad como lo establece la Ley 2050 de 2020 o norma que la modifique o adicione.	Artículo 14. Todos los procedimientos sancionatorios para Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito y Gestores de Tránsito, se adelantarán de conformidad como lo establece la Ley 2050 de 2020 o norma que la modifique o adicione.	Sin modificación
Artículo 16. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias	Artículo 15. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias	Sin modificación

9. PROPOSICIÓN FINAL

Por todas las consideraciones expuestas, me permito presentar ponencia positiva y solicitó a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de Ley número 270 de**

2024 Cámara, por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones, para que sea tramitado, y con el apoyo de las y los Congresistas sea discutido y aprobado.

De las honorables congresistas,


JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá
Coordinador ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE AL PROYECTO DE LEY
ORDINARIA NÚMERO 270 DE 2024
CÁMARA DE REPRESENTANTES**

por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.

**El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:**

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar disposiciones relacionadas con las funciones que asisten a los organismos de apoyo al tránsito, con el fin de coadyuvar a las autoridades de tránsito en el ejercicio de sus competencias; modificar parcialmente la Ley 769 de 2002, y establecer disposiciones sobre las organizaciones gremiales y gestores de tránsito.

Artículo 2º. Definición. Se entiende para efectos de esta ley por organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio le sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituyen organismos de apoyo:

1. Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).
2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC).
3. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA).
4. Los Centros Integrales de Atención (CIA).
5. Los demás que determine la ley.

Artículo 3º. Vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias. Las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias requeridas por los organismos de apoyo al tránsito para su funcionamiento tendrán carácter indefinido, siempre que se mantengan las condiciones que dieron origen a su expedición. Que fueron otorgadas inicialmente para su registro por las siguientes entidades u organismos evaluadores de conformidad, según corresponda a cada organismo de apoyo al tránsito:

- Centros de Enseñanza Automovilística (CEA): Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC)
- Centros de Diagnóstico Automotor (CDA): Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM)

- Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC): Ministerio de Salud y Protección Social
- Centros Integrales de Atención (CIA): Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) e Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC)

Artículo 4º. Funciones de los centros integrales de atención. Los CIA tendrán las siguientes funciones, sin perjuicio de las que establezca el reglamento fijado por el Ministerio de Transporte:

1. Realizar el registro y actualización de datos de los usuarios ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
2. Programar y ejecutar las acciones comunitarias impuestas a los infractores a las normas de tránsito de que trata la Ley 1696 de 2013, o la que la modifique o adicione.
3. Programar y ejecutar los cursos de sensibilización, conocimientos de la drogadicción y consecuencias de la alcoholemia impuestas a los conductores por las autoridades competentes.
4. Dictar los cursos obligatorios para que todo infractor a las normas de tránsito pueda acceder a la rehabilitación y a los descuentos establecidos por multas.
5. Celebrar acuerdos de pago con los infractores a las normas del Código Nacional de Tránsito y Transporte, cuyo acuerdo no podrá tener un plazo superior a 18 meses. Realizado el acuerdo este será remitido al RUNT o a quien haga sus veces para el registro correspondiente.
6. Integrar los comités o comisiones de tránsito que se organicen en las entidades territoriales del orden departamental, distrital y municipal.

Artículo 5º. Perfil del instructor de los CIA. Sin perjuicio de los demás requisitos complementarios que determine el Ministerio de Transporte mediante reglamento, para que los Centros Integrales de Atención puedan dictar cursos de capacitación, deberán contar como mínimo con un (1) instructor en normas de transporte, tránsito y seguridad vial el cual debe acreditar uno de los siguientes requisitos:

- a) Poseer certificación como instructor en conducción, y no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito durante el último año.
- b) Acreditar certificado de formación como técnico en seguridad vial acreditado por una Institución para el Trabajo y el Desarrollo Humano debidamente aprobada por una entidad territorial certificada en educación autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 6º. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 769 de 2002, adicionando dos párrafos nuevos así:

Artículo 14. Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza

Automovilístico Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este y esta capacitación pertenece a la educación informal, por lo que no requiere registro de programas y estará sujeto a los currículos de formación que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo a sus competencias.

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

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

a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.

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

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

2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:

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

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

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

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

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

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

Parágrafo 5º. La instrucción que impartan los Centros de Enseñanza Automovilística para conducir vehículos automotores sin importar su categoría en ningún caso será inferior a 120 horas.

Parágrafo 6º. Las horas de capacitación teórica tendrán una intensidad horaria equivalente al 50% del curso de aspirantes y a la capacitación práctica corresponderá el 50% restante.

Artículo 7º. Adiciónese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:

Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

a) Saber leer y escribir.

b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.

c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT, en el que se acredite una instrucción mínima de 120 horas.

e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que

expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.

Artículo 8º. Determinación de tarifas por servicios que presten los organismos de apoyo. Agréguese un párrafo al artículo 20 de la Ley 1702 de 2013 modificado por artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará, así:

Parágrafo 3º. El Ministerio de transporte, para la determinación de las tarifas que prestan los organismos de apoyo tránsito a los usuarios deberá concertar con las organizaciones gremiales de cada sector donde se analicen los diversos estudios de costos de operación que cada uno presente, que serán tenidos en cuenta para la fijación de tarifas. Lo cual debe actualizarse en el primer mes de cada año y por primera vez dentro de los 60 días de entrada en vigencia de la presente ley, para cotejarlos con el estudio que presente el Ministerio de Transporte.

Artículo 9º. Control de emisión de gases contaminantes. En los municipios en donde los organismos de tránsito no cuenten con dispositivos para controlar las emisiones de los vehículos automotores, las Entidades Territoriales podrán celebrar convenios con los Centros de Diagnóstico Automotor para efectuar control de emisión de gases a los vehículos que transiten por su jurisdicción.

Para tal efecto, los Centros de Diagnóstico Automotor podrán adquirir equipos móviles para efectuar revisión de gases.

Parágrafo 1º. Los equipos de control de gases deberán estar calibrados y certificados por una entidad autorizada.

Parágrafo 2º. Los particulares también podrán prestar este servicio previa autorización del Ministerio de Transporte quien reglamentará lo pertinente dentro de los sesenta (60) días siguientes a la entrada de vigencia de la presente ley.

Artículo 10. Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito. Crease dentro del sistema de Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito

(RUNG), integrado por personas naturales que presten los servicios para efectos de trámites ante los Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito. Sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por ley, ninguna persona podrá ser gestor de tránsito sin estar debidamente inscrito en el RUNT.

El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de esta ley, los requisitos para desempeñar la actividad de Gestor de Tránsito y Transporte, quienes deberán ostentar certificado de Técnico en seguridad vial.

El Registro Único Nacional de Gestores entrará en funcionamiento a más tardar dentro de los 12 meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 11. Deber de vigilancia de las organizaciones gremiales. Las organizaciones gremiales tales como asociaciones, federaciones y confederaciones que agrupen los organismos de apoyo al tránsito debidamente constituidas, servirán de instancia de control de las actuaciones de sus asociados, vigilando su transparencia y ceñimiento estricto a la ley.

En caso de que se alleguen a una de las agremiaciones de que trata este artículo, pruebas o evidencias que demuestren la comisión de conductas sancionables, deberán remitirlas a la Superintendencia de Transporte para que valore la evidencia aportada y adelante el procedimiento establecido legalmente. Contra las pruebas o evidencias presentadas por las organizaciones gremiales, solo procede al investigado, controvertir dentro del término del traslado de apertura de investigación, las pruebas o evidencias que, según lo descrito, no correspondan a la verdad.

Artículo 12. Definición y sanción a los gestores de tránsito. Se denominan gestores de tránsito toda persona natural, que mediante poder mandato actúe en representación de una persona natural o jurídica ante los organismos de tránsito para adelantar diligencias propias del mandante.

La Superintendencia de Transporte podrá imponer multa de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes a los Gestores de Tránsito y demás personas naturales que:

1. Ofrezcan servicios de Organismos de Apoyo al Tránsito sin estar inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en calidad de gestores.
2. Cometan cualquier tipo de maniobras engañosas a los usuarios.
3. Anuncien en sus establecimientos o mediante cualquiera medio de comunicación, servicios que no prestan de forma directa.
4. Induzcan en error a los funcionarios de los Organismos de Tránsito o de Apoyo.
5. Cometan fraude en la documentación presentada para un trámite.
6. Induzcan a los usuarios a no asistir a cursos a los que están obligados.

Además, las personas naturales que incurran en estas conductas no podrán tramitar mediante mandato, asunto alguno en favor de terceros por un término entre dos (2) a cinco años (5), medida que impondrá la Superintendencia de Transporte de acuerdo a la gravedad de la falta.

Parágrafo 1º. La sanción de que trata este artículo, se impondrá sin perjuicio de las acciones penales a que haya lugar por la comisión de conductas que puedan constituir delito, caso en el cual, la autoridad dará traslado inmediato a la Fiscalía General de la Nación para que adelante las investigaciones pertinentes.

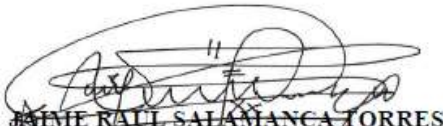
Parágrafo 2º. El RUNT llevará un registro especial sobre estas sanciones, el cual deberá ser consultado por los Organismos de Tránsito o de Apoyo al Tránsito cuando se presente el poder mandato por parte de los Gestores de Tránsito.

Artículo 13. Creación de nuevos organismos de apoyo. Para la creación de nuevos Organismos de Apoyo al Tránsito se deberá presentar un estudio ante el Ministerio de Transporte. Dicho estudio deberá demostrar la necesidad de su establecimiento en el municipio, distrito o departamento respectivo.

Artículo 14. Todos los procedimientos sancionatorios para Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito y Gestores de Tránsito, se adelantarán de conformidad como lo establece la Ley 2050 de 2020 o norma que la modifique o adicione.

Artículo 15. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias

De los Honorables Congresistas,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá
Coordinador ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 8 de mayo de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 270 de 2024 Cámara "POR LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 769 DE 2002, SE DICTAN NORMAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 344/25 del 8 de mayo de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 275 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la educación económica y financiera en las instituciones educativas de primaria, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., mayo 2025.

Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad.

Asunto: Informe de Ponencia Primer Debate al Proyecto de Ley número 275 de 2024 Cámara

Respetado Presidente:

En los términos de los artículos 150 y 153 de la Ley 5ª de 1.992, y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, me permito presentar **informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 275 de 2024 Cámara, por medio de la cual se fortalece la educación económica y financiera en las instituciones educativas de primaria, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones**, con el fin de iniciar con el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la ley.

Cordialmente,



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

CONTENIDO

- Objeto proyecto de ley
- Antecedentes
- Justificación del proyecto de ley
- Fundamentos normativos
- Competencia del congreso
- Impacto fiscal
- Conflicto de interés
- Proposición.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY 275 DE 2024 CÁMARA

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto fortalecer la Educación Económica y Financiera (EEF) en el Sistema Educativo Formal, en los niveles de educación básica primaria, básica secundaria y media, con el propósito de desarrollar en niños, niñas y adolescentes las competencias necesarias para adoptar hábitos financieros responsables, fomentar la cultura del ahorro, promover el cumplimiento de las obligaciones tributarias y contribuir al desarrollo económico del país y al bienestar colectivo.

La propuesta legislativa no implica la creación de nuevas áreas del conocimiento ni la modificación de los lineamientos curriculares vigentes establecidos en la Ley 115 de 1994, sino que se orienta a la incorporación transversal de contenidos en educación económica y financiera, en el marco de la autonomía institucional de los establecimientos educativos. Para tal efecto, las instituciones deberán incluir estos contenidos en sus respectivos Proyectos Educativos Institucionales (PEI), con el acompañamiento y orientación técnica del Ministerio de Educación Nacional y demás entidades competentes.

2. ANTECEDENTES

En Colombia, la necesidad de promover la educación económica y financiera ha sido objeto de interés tanto en el ámbito académico como en el escenario político. Sin embargo, a pesar del consenso general sobre su importancia, el país no cuenta con una legislación que disponga de manera sistemática y obligatoria su implementación en el sistema educativo nacional desde los primeros años de escolaridad.

La Ley 1328 de 2009 constituyó uno de los primeros avances normativos al establecer como derecho del consumidor financiero el acceso a programas de educación financiera. No obstante, la responsabilidad se limitó a las entidades financieras, cuyas campañas no han alcanzado cobertura ni continuidad suficiente para impactar significativamente a la población.

Posteriormente, el Decreto número 457 de 2014 creó el Sistema Administrativo Nacional para la Educación Económica y Financiera, que fue reemplazado por el Decreto número 1517 de 2021 mediante la creación de la Comisión Intersectorial para la Inclusión y Educación Económica y Financiera – Banca de las Oportunidades. Esta instancia amplió su ámbito de acción al incluir el componente de inclusión financiera, con énfasis en la articulación de políticas y recursos. Sin embargo, la educación económica y financiera continuó siendo un componente subsidiario de dicha política.

El documento CONPES 4005 de 2020, *política Nacional de Inclusión y Educación Económica y Financiera*, constituye el esfuerzo más robusto hasta la fecha. A pesar de ello, prioriza la inclusión financiera sobre la dimensión pedagógica y no contempla un enfoque curricular con aplicación directa en las instituciones educativas.

Cabe destacar que el Congreso de la República ha tramitado sin éxito siete proyectos de ley en la última década que buscaban introducir la educación financiera en el sistema educativo, los cuales fueron archivados por falta de consenso y oposición institucional, especialmente del Ministerio de Educación Nacional. Entre ellos se encuentran los Proyectos de Ley 104 de 2022 Cámara, 166 de 2021 Senado, 222 de 2019 Senado, 109 de 2018 Senado, 28 de 2016 Cámara, 49 de 2014 Senado y 82 de 2011 Cámara.

Este panorama demuestra la necesidad de superar barreras estructurales y políticas para saldar la deuda histórica del Estado con la formación de ciudadanos financieramente conscientes y responsables.

3. JUSTIFICACIÓN

Según la OCDE, la educación financiera es el proceso mediante el cual los individuos mejoran su comprensión sobre los productos, conceptos y riesgos financieros, y desarrollan las competencias necesarias para tomar decisiones informadas que contribuyan a su bienestar económico (OCDE, 2005). Esta definición subraya la importancia de contextualizar la educación económica en la cotidianidad de las personas, facilitando su empoderamiento en la toma de decisiones económicas desde edades tempranas.

4. MARCO JURÍDICO

Normas legales relevantes:

- Ley 1450 de 2011, art. 145
- Ley 1735 de 2014, art. 9
- Ley 115 de 1994, arts. 78 y 148
- Ley 489 de 1998, art. 96
- Ley 1098 de 2006, art. 28
- Decreto número 457 de 2014
- Decreto número 1517 de 2021

Estas disposiciones establecen competencias del Ministerio de Educación Nacional en materia curricular, garantizan el derecho a una educación integral de calidad, y crean instancias de política pública en materia de inclusión y educación financiera.

5. COMPETENCIA DEL CONGRESO

5.1 Constitucional:

Conforme a los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1991, corresponde al Congreso de la República expedir leyes, reformarlas, interpretarlas y derogarlas, así como ejercer control político y definir políticas públicas de alcance nacional.

5.2 Legal:

De conformidad con la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso) y la Ley 3ª de 1992, la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes tiene competencia para conocer asuntos relacionados con la educación, razón por la cual le corresponde el estudio y trámite del presente proyecto de ley.

6. IMPACTO FISCAL

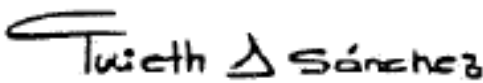
El presente proyecto de ley deberá ser evaluado conforme a lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en relación con su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A este respecto, y conforme a la jurisprudencia de la Corte Constitucional (Sentencia C-315 de 2008), la estimación del impacto fiscal no constituye un requisito de validez del proceso legislativo, sino un instrumento de racionalidad legislativa, cuya evaluación corresponde principalmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público. La implementación de esta ley deberá hacerse dentro de los límites presupuestales existentes, sin afectar el equilibrio fiscal.

7. CONFLICTO DE INTERÉS

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992, modificados por la Ley 2003 de 2019, se considera que la discusión y votación del presente proyecto de ley no configura conflictos de interés en la medida en que se trata de una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracto, que no otorga beneficios particulares, actuales y directos a favor de ningún congresista o sus familiares hasta el segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. No obstante, corresponde a cada Congresista verificar su situación jurídica frente a eventuales causales sobrevinientes.

8. PROPOSICIÓN

Con fundamento en los argumentos expuestos, los suscritos ponentes solicitamos a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar trámite favorable en primer debate al **Proyecto de Ley número 275 de 2024 Cámara**, por medio de la cual se fortalece la educación económica y financiera en las instituciones educativas de primaria, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

• TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 275 DE 2024
CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la educación económica y financiera en las instituciones educativas de primaria, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,
DECRETA:

Artículo. 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para el fortalecimiento de la educación económica y financiera en las instituciones educativas del país para la creación de una cultura de ahorro, el pago de impuestos y hábitos financieros responsables.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley aplicarán a todas las instituciones educativas formales públicas y privadas de primaria, básica y media del territorio nacional, en el marco de su autonomía institucional, según los lineamientos y contenidos curriculares diseñados por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 3º. Definiciones. Para efectos de la presente ley, adóptese las siguientes definiciones.

Ahorro: El ahorro es la práctica de separar una porción de los ingresos mensuales de un hogar, una organización o un individuo, con el fin de acumularlo a lo largo del tiempo y destinarlo luego a otros fines, que pueden ser gastos recreativos, pagos importantes y eventuales, o solventar una emergencia económica.

Crédito: El crédito es un préstamo de dinero que una parte otorga a otra, con el compromiso de que, en el futuro, quien lo recibe devolverá dicho préstamo en forma gradual (mediante el pago de cuotas) o en un solo pago y con un interés adicional que compensa a quien presta, por todo el tiempo que no tuvo ese dinero.

Deuda: La deuda es una obligación que tiene una persona física o jurídica para cumplir sus compromisos de pago, fruto del ejercicio de su actividad económica.

Divisas: Las divisas son las monedas utilizadas en los intercambios comerciales y financieros internacionales. Estas monedas son emitidas y reguladas por los gobiernos de cada país y son intercambiadas a nivel mundial para la realización de transacciones comerciales, inversiones y pagos de deudas.

Educación Económica y Financiera: La Educación Económica y Financiera (EEF) se refiere al proceso por el cual las personas mejoran su comprensión de los productos y servicios financieros, conceptos y riesgos y desarrollan las habilidades y la confianza para ser más conscientes de los riesgos financieros y oportunidades, tomar decisiones financieras informadas para mejorar su bienestar.

Inversión: Es el conjunto de mecanismos de ahorro, ubicación de capitales y postergación del consumo, con el objetivo de obtener un beneficio, un rédito o una ganancia, es decir, proteger o incrementar el patrimonio de una persona o institución.

Sistema financiero: El sistema financiero es el conjunto de instituciones o empresas que captan, administran y canalizan el dinero, la inversión y el ahorro, tanto de actores nacionales como de extranjeros.

Tasas de interés: Es un monto de dinero que corresponde a un porcentaje de la operación de dinero que se esté realizando.

Artículo 4°. Objetivos de la educación económica y financiera. Serán objetivos generales de educación económica y financiera los siguientes:

1. Conocer y aplicar conceptos y técnicas financieras que permitan el desarrollo de una cultura del ahorro y la inversión con miras a mejorar su bienestar y generar empresa.

2. Desarrollar actitudes, conductas y prácticas que favorezcan la toma de decisiones ciudadanas y le permitan ejercer acciones eficaces para mejorar su bienestar económico, personal y familiar generando una independencia financiera.

3. Reconocer y evaluar el riesgo existente dentro de las decisiones financieras para el bienestar económico y personal.

4. Comprender la incidencia del contexto económico y la política económica para la toma de decisiones personales por medio del análisis de variables como las tasas de interés, los tipos de créditos, tipos de deuda y demás elementos del sistema financiero.

5. Identificar las características del sistema financiero para mejorar la toma de decisiones económicas en la vida personal, familiar y empresarial.

6. Fomentar la creación de empresas, el fortalecimiento de la industria y la libertad financiera para el desarrollo humano y la construcción de sociedad.

7. Analizar la importancia y efectos de la programación financiera y el manejo del dinero

8. Comprender la importancia del sistema tributario para el desarrollo de la economía nacional y fortalecer la cultura del pago de impuestos.

Artículo 5°. Contenidos de la educación económica y financiera. Para el diseño de los contenidos curriculares y lineamientos de la educación económica y financiera se incluirán los siguientes:

- Conceptos generales del sistema económico incluyendo la macroeconomía y microeconomía.
- Estructura y funcionamiento de todos los agentes del sistema financiero.
- Cultura del ahorro y la inversión estratégica.
- Toma de decisiones por medio del análisis y evaluación de los riesgos asociados a las actividades financieras.
- Estructura del sistema tributario y su impacto en la economía del país.
- Análisis de variables asociadas a las actividades económicas como tipos de crédito, las tasas de interés, tipos de deuda, manejo de divisas, tasas de cambio y demás dentro del sistema financiero.

Artículo 6°. Capacitación docente. El Ministerio de Educación Nacional deberá establecer un programa obligatorio de capacitación docente en todas las instituciones educativas del país sobre las competencias específicas para la enseñanza de la educación económica y financiera en todos los niveles de la educación formal.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Educación Nacional se articulará con los entes territoriales, por medio de las secretarías de educación certificadas o quien haga sus veces, para coordinar la estrategia de capacitación docente garantizando la participación de todas las instituciones educativas del país.

Artículo 7°. Implementación en las instituciones educativas. Las instituciones educativas públicas y privadas del país, en el marco de su autonomía, deberán incluir en su Proyecto Educativo Institucional (PEI), las estrategias pedagógicas y programas para el fortalecimiento de la educación económica y financiera sin que esta constituya una nueva área del conocimiento ni se incluya dentro de las existentes.

Parágrafo 1°. Las instituciones educativas podrán realizar acuerdos o alianzas con entidades públicas o privadas del orden internacional, nacional o territorial para el desarrollo de las estrategias pedagógicas y programas para el fortalecimiento de la educación económica y financiera.

Artículo 8°. Acompañamiento y vigilancia. El Ministerio de Educación en articulación con los entes territoriales, serán los encargados de realizar el acompañamiento técnico y seguimiento a la inclusión de la educación económica y financiera en los Proyectos Educativos Institucionales (PEI) de las instituciones educativas las demás disposiciones de la presente ley.

Artículo 9°. Informes de seguimiento. Las instituciones educativas del país, una vez finalizado su calendario educativo, deberán presentar a todos los miembros de la institución y a la secretaría de educación a la que pertenezca, un informe anual sobre la implementación de los programas de educación económica y financiera que incluyan una evaluación de apropiación de conocimiento de los estudiantes.

A su vez, los entes territoriales por medio de las secretarías de educación o quien haga sus veces deberán presentar un informe anual al Ministerio de Educación Nacional sobre el avance de la implementación de los programas de educación económica y financiera de las instituciones educativas adscritas.

Por su parte, el Ministerio de Educación Nacional presentará un informe anual a las comisiones sextas del congreso sobre el avance en la implementación de los programas de educación económica y financiera en las instituciones educativas del país.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Educación Nacional reglamentará los lineamientos técnicos que deben incluir los informes de seguimiento para que estos sirvan como línea base para la actualización

o toma de decisiones sobre el fortalecimiento de la educación económica y financiera en los y las estudiantes del país.

Artículo 10. Actualización de lineamientos. El Ministerio de Educación Nacional actualizará los lineamientos y contenidos curriculares al menos cada tres (3) años para que estos sean adaptados a los cambios económicos y del sistema financiero.

Artículo 11. Promoción y acceso a la educación financiera. El Gobierno nacional, en compañía del Ministerio de la Igualdad y la Equidad, el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, el Servicio Nacional de Aprendizaje, y la Comisión Intersectorial para la Inclusión y Educación Económica y Financiera, promoverán la información y el acceso a la educación económica y financiera en ambientes e instituciones no formales haciendo énfasis en las garantías para las poblaciones vulnerables, adultos mayores y madres cabeza de familia.

Parágrafo 1º. Para la promoción y acceso el gobierno nacional podrá realizar alianzas estratégicas con entes territoriales, la empresa privada o agentes del sistema financiero públicos y privados del orden nacional o internacional para ampliar el alcance de la educación económica y financiera en todo el territorio nacional con mayor énfasis en los territorios rurales y de poblaciones dispersas.

Parágrafo 2º. Se deberá priorizar a la población adulto mayor, víctimas del conflicto armado, en situación de pobreza y pobreza extrema y madres cabeza de hogar en los procesos de educación económica y financiera para promover el desarrollo de habilidades para la administración responsable de los recursos y el manejo de la economía del hogar.

Artículo 12. Reglamentación. El Ministerio de Educación Nacional en articulación con la Comisión Intersectorial para la Inclusión y Educación Económica y Financiera, en un plazo máximo a 1 (uno) año posterior a la entrada en vigencia de la presente ley, deberá establecer y reglamentar los derechos básicos de aprendizaje (DBA), lineamientos y contenidos curriculares por cada uno de los niveles de la educación formal para la enseñanza de la educación económica y financiera.

Parágrafo 1º. El diseño de los derechos básicos de aprendizaje, lineamientos y contenidos curriculares deberán realizarse incorporando los enfoques de género, étnicos y territoriales, entre otros, para garantizar su integralidad en el proceso formativo.

Artículo 13. Fuentes de financiación. El Gobierno nacional apropiará los recursos necesarios para las disposiciones de la presente ley de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En todo caso, los recursos presupuestados y las metas de cobertura anualmente no podrán ser menores a los invertidos en la vigencia

inmediatamente anterior. Las entidades del orden nacional y territorial incluirán en su proceso anual de planeación y programación presupuestal los recursos destinados para la implementación de la presente ley.

Artículo 14. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 6 de mayo de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 275 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECE LA EDUCACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DE PRIMARIA, BÁSICA Y MEDIA EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

Dicha ponencia fue firmada por la Honorable Representante YULIETH ANDREA SÁNCHEZ CARREÑO.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 ~ 332/25 del 6 de mayo de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO	
Gaceta número 661 - Viernes, 9 de mayo de 2025	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PONENCIAS	
	Págs.
Informe de ponencia y texto propuesto para primer debate del Proyecto de Ley número 270 de 2024 Cámara, por la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte	1
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto del Proyecto de Ley número 275 de 2024 Cámara, por medio de la cual se fortalece la educación económica y financiera en las instituciones educativas de primaria, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	21

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025