



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 - Nº 1832

Bogotá, D. C., martes, 30 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 241 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se establecen medidas especiales en materia de tránsito, transporte seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C. 29 de septiembre de 2025

H. Senador
ALEX XAVIER FLOREZ HERNANDEZ
Presidente
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República

H. Senadora
SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA
Vicepresidenta
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República
Ciudad

Ref.: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 241 de 2025, "Por medio de la cual se establecen medidas especiales en materia de tránsito, transporte seguridad vial y se dictan otras disposiciones"

En mi calidad de Senadora y con base en la designación que me hizo la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate ante la Honorable Comisión Sexta del Senado del República, conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992, en los siguientes términos:

- I. Trámite del proyecto de ley.
- II. Objeto del proyecto de ley.
- III. Consideraciones y justificación.
- IV. Competencia del Congreso
- V. Impacto fiscal.
- VI. Conflicto de interés.
- VIII. Pliego de modificaciones.

VIII. Proposición.

IX. Texto propuesto para primer debate

Cordialmente,

SANDRA YANETH JAIMES CRUZ

Senadora de la República

<p>I. Trámite del Proyecto de ley.</p> <p>La presente iniciativa legislativa, fue radicada ante el H. Senado de la República el día, 09 de septiembre de 2025, con autoría de la Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz, fue repartida a la H. Comisión Sexta Constitucional Permanente el día 11 de septiembre de la misma anualidad y fue designada como ponente por la H. Mesa Directiva de la misma célula legislativa.</p> <p>II. Objeto del Proyecto de ley.</p> <p>Promover el ingreso de recursos al estado mediante la exoneración o amnistía de pago de parte del capital e intereses por concepto de mora en multas de tránsito, multas de transporte y obligaciones tributarias entre otras, así como facilitar el cumplimiento Constitucional y legal definiendo condiciones especiales en el procedimiento y aplicación efectiva de las normas</p> <p>III. Consideraciones y justificación.</p> <p>La presente iniciativa responde a la necesidad de actualizar el marco legal y procedimental que rige la seguridad vial, el tránsito y la administración de obligaciones relacionadas con el transporte en Colombia. Su contenido normativo se dirige a resolver problemas de fondo que han generado ineficiencia institucional, inseguridad jurídica y afectaciones a los derechos de los ciudadanos y al interés general. Cada disposición se estructura para enfrentar vacíos normativos que han permanecido por años, afectando directamente la gobernanza del tránsito y la prestación eficiente de los servicios.</p> <p>1. Problema concreto a solucionar</p> <p>Una de las problemáticas más notorias está relacionada con el creciente número de ciudadanos que acumulan multas por infracciones de tránsito, en muchos casos agravadas por intereses moratorios excesivos que hacen impagable la obligación, obstruyendo su</p>	<p>derecho al tránsito, la obtención o renovación de la licencia, y generando una carga regresiva para el ciudadano común. Esta situación afecta también el flujo de ingresos a los municipios y organismos de tránsito, creando un círculo vicioso de mora e informalidad que compromete la legitimidad del sistema sancionatorio.</p> <p>Adicionalmente, el sistema tributario nacional y territorial registra altos niveles de mora por parte de personas naturales y jurídicas, situación que se ha visto agravada por coyunturas económicas recientes. La falta de mecanismos legales transitorios para facilitar el pago voluntario bajo condiciones especiales ha llevado a una baja recuperación de cartera y a la parálisis de muchos procedimientos coactivos que, por su volumen, son insostenibles para la administración.</p> <p>Por otro lado, miles de vehículos mantienen medidas cautelares inscritas por periodos que superan los diez años, sin que se haya logrado una efectiva recuperación de la deuda. Estas medidas afectan el derecho de propiedad, la circulación jurídica del bien y fomentan la informalidad en las transacciones, ya que impiden su venta o traspaso legal. La permanencia indefinida de estas restricciones va en contra de los principios de eficiencia y razonabilidad de la administración pública.</p> <p>Igualmente, se presenta una gran desactualización de los registros del RUNT, particularmente por la falta de traspaso efectivo de vehículos vendidos informalmente. La imposibilidad del titular registral de desvincularse de la propiedad de un automotor ante la inacción del comprador, lo convierte en responsable de infracciones, accidentes o deudas tributarias sobre un bien que no posee ni utiliza. Esta situación demanda una solución administrativa razonable, que no implique la judicialización de cada caso.</p> <p>A nivel jurídico, se detecta la ausencia de definiciones claras en la legislación vigente sobre la figura del presunto infractor y del infractor de tránsito, lo que ha permitido la aplicación de sanciones sin el pleno respeto del debido proceso. Esto se ha agravado con la implementación masiva de sistemas de detección automática que no individualizan al</p>
<p>conductor, trasladando la carga de la prueba al propietario del vehículo. La necesidad de armonizar estas figuras jurídicas con los estándares constitucionales es evidente.</p> <p>Asimismo, se requiere delimitar claramente el régimen de responsabilidad del propietario del vehículo, evitando presunciones automáticas que desbordan los principios del derecho sancionatorio. La Corte Constitucional ha advertido sobre la inconstitucionalidad de aplicar responsabilidad objetiva sin considerar la participación del titular en la infracción. Por tanto, el proyecto propone reglas de imputación claras que permitan sancionar al verdadero responsable sin vulnerar derechos fundamentales.</p> <p>También se busca corregir el tratamiento desigual que enfrentan las personas jurídicas en los procesos sancionatorios. Actualmente, estas no pueden acceder a reducciones por pronto pago porque la normativa exige la asistencia a un curso de pedagogía vial, condición imposible de cumplir para una persona jurídica. Este vacío debe ser corregido para no generar un tratamiento inequitativo frente a las personas naturales.</p> <p>El mercado de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT) requiere con urgencia una intervención estatal planificada, proporcional y técnicamente fundamentada. La habilitación indiscriminada y sin control ha generado distorsiones en la prestación del servicio público delegado, tales como la concentración de la operación en pocos actores económicos, prácticas de competencia desleal, e insuficiente cobertura en regiones con baja rentabilidad. Esta situación impide la garantía del principio de igualdad en el acceso al servicio por parte de los ciudadanos y debilita el carácter preventivo y educativo que debe primar en el sistema de tránsito y transporte.</p> <p>En este contexto, el Estado debe recuperar su capacidad de dirección regulatoria sobre este sector, a partir de criterios técnicos relacionados con la cobertura territorial efectiva, la calidad del servicio, la idoneidad operativa y la sostenibilidad económica. Debido al alto impacto de estas actividades en la seguridad vial, la salud, educación y vida de los usuarios viales, resulta indispensable que el legislador disponga medidas orientadas a articular,</p>	<p>armonizar y reorganizar la operación de los OAAT, asegurando coherencia normativa entre los sectores de educación, transporte y salud pública.</p> <p>Un caso representativo de la problemática descrita se presenta en la regulación de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), a los cuales se les exige, como condición de habilitación, la acreditación bajo una norma técnica de certificación de personas (NTC ISO/IEC 17024) que no resulta jurídicamente ni técnicamente aplicable a la actividad médica que desarrollan. Esta situación ha sido advertida por los CRC afectados y ratificada por el propio Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC, el cual ha reconocido que dicha norma no se ajusta al objeto ni naturaleza del servicio que prestan los CRC. No obstante, la exigencia se ha mantenido como requisito reglamentario, generando cargas desproporcionadas para los operadores y creando condiciones propicias para decisiones discrecionales de parte de funcionarios acreditadores, sin base legal ni técnica suficiente.</p> <p>Frente a este despropósito normativo, se propone derogar la exigencia de aplicar dicha norma técnica a los CRC, pero mantener la obligación de acreditación anual ante el ONAC, como entidad técnica nacional competente. Esta acreditación deberá limitarse a verificar el cumplimiento continuo de las condiciones de habilitación que dieron origen al registro del CRC en el RUNT, mediante una atestación de tercera parte, que garantice al Estado colombiano que dichos centros cumplen, en todo momento, con los requisitos médicos, técnicos, operativos y legales exigidos por la normativa vigente. Esta medida permitirá preservar el control estatal, garantizar la idoneidad de los servicios y eliminar cargas regulatorias injustificadas.</p> <p>El artículo 11 del proyecto va en la misma dirección anunciada y propone una regulación integral que reconoce a los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) como actores estratégicos dentro del sistema educativo y de tránsito del país, otorgándoles doble habilitación como Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano</p>

<p>(IETDH) y como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT), con fundamento en la Ley 115 de 1994 y los Decretos 1075 y 1079 de 2015.</p> <p>Desde la perspectiva jurídica, esta disposición resuelve vacíos normativos históricos, armoniza competencias entre los sectores de educación y transporte, y reconoce la naturaleza de función pública delegada que cumplen los CEA, lo que implica mayor responsabilidad y sujeción al control del Estado.</p> <p>En el plano técnico, la medida busca elevar el estándar formativo de los conductores mediante la estructuración de cuatro líneas pedagógicas que permiten una formación progresiva, desde el ingreso inicial hasta la recategorización profesional y la formación de instructores, así como programas específicos para transporte especializado y seguridad vial. Esto responde a la necesidad de reducir la alta siniestralidad en las vías, cuyas causas principales son atribuibles al factor humano.</p> <p>En el aspecto práctico, se establece un régimen transitorio que permite a los CEA actualmente registrados como personas naturales transformarse en personas jurídicas, garantizando continuidad en el servicio y formalización institucional. Además, se establece la obligación de registrar sus programas ante las Secretarías de Educación, someterse al control de la Superintendencia de Transporte, y aportar una tasa a favor de la ANSV, fortaleciendo así la gobernanza y la calidad del sistema educativo vial.</p> <p>Esta propuesta representa un avance estructural para profesionalizar al conductor colombiano, pluralizar el acceso a la educación vial y garantizar que la seguridad vial sea una política pública basada en formación técnica, legal y con enfoque preventivo.</p> <p>2. Jurisprudencia constitucional relevante:</p> <p>Sentencia C-038 de 2020: La Corte Constitucional declaró inconstitucional la sanción sin identificación del infractor y reafirmó la necesidad de garantizar el debido proceso.</p>	<p>Sentencia C-089 de 2011: Se ratifica que las multas deben imponerse a quien realmente comete la infracción y no automáticamente al propietario del vehículo.</p> <p>Estas estadísticas y fallos judiciales demuestran la urgencia de una reforma normativa que armonice el sistema sancionatorio con los principios constitucionales, garantice la actualización de los registros, depure obligaciones incobrables, y regule con criterios técnicos la habilitación de organismos de apoyo al tránsito.</p> <p>3. Análisis / Causa de la problemática</p> <p>Amnistía para infractores de tránsito: La acumulación de intereses moratorios, sumado a las dificultades para acceder a mecanismos de pago o acuerdos eficaces, ha creado una barrera insalvable para millones de ciudadanos, quienes permanecen excluidos del sistema formal por razones económicas. Esta exclusión compromete no solo su derecho a la movilidad, sino también la eficiencia del recaudo y la legitimidad del sistema sancionatorio.</p> <p>Reducción transitoria de sanciones tributarias y moratorias: La situación económica nacional ha impactado la capacidad de pago de personas naturales y jurídicas, generando un represamiento de deudas que afecta la sostenibilidad fiscal. Se requiere una solución extraordinaria, no para condonar, sino para <u>incentivar el pago voluntario a través de reducciones proporcionales y temporales, que permitan sanear las cuentas públicas sin debilitar el régimen de obligaciones.</u></p> <p>Medidas cautelares sin límite temporal: El mantenimiento indefinido de embargos o restricciones sobre bienes, sin que medie un proceso efectivo de cobro, distorsiona el principio de seguridad jurídica y convierte las medidas cautelares en una sanción permanente. Esta práctica afecta la libre disposición de la propiedad, desincentiva la formalización del mercado automotor y sobrecarga innecesariamente los registros públicos.</p> <p>Trasposos vehiculares no formalizados: La omisión de muchos compradores en registrar el trasposo del automotor impide la desvinculación jurídica del vendedor, quien permanece como titular ante el RUNT. Esta omisión expone al antiguo propietario a sanciones,</p>
<p>embargos e incluso responsabilidades penales. La figura del trasposo a persona indeterminada busca una solución administrativa para cerrar esta brecha estructural sin judicializar cada caso.</p> <p>Falta de definición entre presunto infractor e infractor: La inexistencia de definiciones claras genera inseguridad jurídica, especialmente en infracciones detectadas por medios tecnológicos. Esto ha permitido imponer sanciones sin respetar el principio de culpabilidad ni ofrecer garantías procesales efectivas, lo que ha sido advertido por la Corte Constitucional en reiteradas oportunidades.</p> <p>Responsabilidad objetiva del propietario: El uso indiscriminado del concepto de "responsabilidad solidaria" ha derivado en sanciones contra propietarios sin prueba de culpa o nexo con la infracción. Esta presunción generalizada ha sido declarada inconstitucional y requiere un marco legal que distinga entre infracciones objetivas (propias del vehículo) y subjetivas (derivadas de la conducta del conductor).</p> <p>Limitaciones para personas jurídicas en la reducción de multas: Las condiciones actuales excluyen a las personas jurídicas de los beneficios pedagógicos para reducción de multas, por la exigencia de asistir físicamente a cursos de reeducación. Esto impone una carga desproporcionada frente a las personas naturales y obstaculiza la legalización de sanciones por parte de empresas y entidades con flotas vehiculares.</p> <p>Saturación y desregulación del mercado de organismos de apoyo: La proliferación de estos entes sin estudios técnicos ni control sobre su distribución territorial ha generado concentración en áreas rentables y desatención en zonas periféricas. Además, ha promovido fenómenos de competencia desleal, encarecimiento de los servicios al ciudadano y afectación de la calidad. El Estado ha perdido capacidad de planificación e intervención efectiva, lo que exige una regulación con criterios técnicos y de equidad regional.</p> <p>Constitución Política de Colombia (artículos 2, 24, 29, 58, 333, 365 y 366).</p> <p>Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito.</p>	<p>Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Ley 1952 de 2019 – Código General Disciplinario.</p> <p>Decreto 019 de 2012.</p> <p>IV. COMPETENCIA DEL CONGRESO.</p> <p>1. Constitucional</p> <p>El Estatuto Superior faculta al Congreso de la República para la expedición de Leyes como la que se pretende tramitar por medio de esta iniciativa legislativa a través de los siguientes artículos:</p> <p>Artículo 150, numeral 2: Corresponde al Congreso expedir leyes sobre el ejercicio de funciones públicas.</p> <p>“ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. 2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones. <p>(...)</p> <p>21. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.</p> <p>(...)</p> <p>El Artículo 365: Permite la prestación de servicios públicos por particulares bajo regulación estatal.</p> <p>“Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio</p>

<p>nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”</p> <p>2. Legal</p> <p>La Ley 769 de 2002 faculta la regulación del tránsito y sus autoridades.</p> <p>Leyes de función pública delegada y control de servicios tercerizados en sectores sensibles como el transporte.</p> <p>V. IMPACTO FISCAL</p> <p>El proyecto de ley contempla una serie de beneficios tributarios, sancionatorios y administrativos que incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exoneración de intereses moratorios. • Reducción parcial de sanciones (hasta el 80 %). • Amnistías para multas de tránsito y transporte. • Mecanismos excepcionales para la normalización de obligaciones tributarias. • Depuración de registros de difícil recaudo o vencimiento jurídico. <p>Desde el punto de vista fiscal, estas medidas representan un costo tributario aparente (menores ingresos respecto al valor nominal de la cartera), pero también pueden ser vistas como un instrumento de recuperación efectiva de recursos, mitigación del rezago recaudatorio y reactivación del ciclo económico de los contribuyentes.</p>	<p>1. Cartera morosa vs. recuperación efectiva.</p> <p>Según el Boletín de Deudores Morosos del Estado (2024), la cartera vencida supera los 148 billones de pesos, de los cuales una fracción significativa corresponde a valores incobrables, prescritos o asociados a contribuyentes en insolvencia.</p> <p>Históricamente, la efectividad del recaudo judicial o coactivo no supera el 8-10 % anual en este tipo de deudas. Por tanto, la posibilidad de obtener pagos inmediatos con descuentos —aunque implique condonar intereses o parte de las sanciones— aumenta exponencialmente la tasa de recuperación real, especialmente si se acompaña de medidas de depuración, facilidades de pago y seguridad jurídica.</p> <p>2. Efectos positivos del saneamiento fiscal</p> <p>Incremento neto en el recaudo: aunque se otorgan descuentos, el recaudo efectivo de recursos que, en su mayoría, son jurídicamente de baja probabilidad de cobro puede traducirse en ingresos fiscales inmediatos.</p> <p>Reducción de costos administrativos y judiciales: al evitar procesos largos y costosos, se liberan recursos institucionales de la DIAN, SIMIT y entidades territoriales.</p> <p>Mejora en la bancarización y formalización: los contribuyentes que normalizan su situación podrán acceder nuevamente al sistema financiero, al RUNT, y al sistema tributario formal.</p> <p>Estímulo al cumplimiento voluntario: la amnistía puede generar un efecto pedagógico y restaurativo que promueve el cumplimiento futuro por parte de ciudadanos y empresas.</p> <p>3. Riesgos y mitigaciones</p> <p>Riesgo moral (moral hazard): se puede interpretar que reincidir o incumplir no tiene consecuencias estructurales. Este riesgo se mitiga si los beneficios se conceden por una</p>
<p>única vez, con limitaciones temporales, y se incluyen mecanismos de seguimiento al cumplimiento futuro.</p> <p>Impacto fiscal transitorio: si se mide en función del “valor nominal” de la cartera, el costo fiscal puede estimarse alto. Sin embargo, desde una perspectiva de “valor presente recuperable”, los beneficios permiten transformar deuda irrecuperable en ingresos efectivos.</p> <p>Reducción temporal del recaudo futuro: si la medida no es bien comunicada, puede inducir a aplazamientos de pago. Esto se previene con reglas claras sobre no repetición del beneficio y continuidad de los procesos de cobro para quienes no se acojan.</p> <p>4. Justificación en la situación fiscal nacional</p> <p>El déficit fiscal proyectado para 2024 fue del 6,8 % del PIB, muy por encima del límite del Marco Fiscal de Mediano Plazo (5,6 %).</p> <p>El recaudo tributario se redujo en más de 9,7 % en 2024 frente al año anterior, afectando el cumplimiento de metas sociales y de inversión pública.</p> <p>La DIAN enfrenta una cartera de 46 billones en impuestos nacionales en mora, donde más del 50 % está en riesgo de prescripción o es de baja viabilidad jurídica.</p> <p>Por tanto, los beneficios tributarios y sancionatorios propuestos se justifican como mecanismo de recuperación acelerada, depuración del sistema y fortalecimiento de la cultura del cumplimiento, sin afectar estructuralmente las metas fiscales a mediano plazo.</p> <p>Conclusión</p> <p>El impacto fiscal del proyecto de ley no debe analizarse únicamente como una pérdida de ingresos potenciales, sino como una recuperación efectiva y estratégica de recursos que, de otra forma, se perderían por prescripción, incobrabilidad o ineficiencia operativa. Además, las medidas permiten sanear registros públicos, descongestionar entidades administrativas,</p>	<p>y brindar herramientas jurídicas que fortalecen el recaudo futuro y la transparencia del sistema.</p> <p>VI. CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>En concordancia de las disposiciones normativas del artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir “...las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación...” de esta iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza lo siguiente:</p> <p>“(...)</p> <p>Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.</p> <p>Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p>

(...)"

Al respecto, cabe recordar que la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo del Honorable Consejo de Estado en sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna."

Se considera que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no genera conflictos de interés debido a que no implica beneficios particulares, actuales o directos para ningún congresista, su cónyuge, pareja de hecho, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, según lo establecido en la legislación vigente. Esto se debe a que se trata de una normativa de carácter general, impersonal y abstracto, cuyos efectos legales serían aplicables a cualquier persona en el territorio nacional. Por lo tanto, no se concreta una situación que pueda representar un beneficio específico, actual o directo para los congresistas.

No obstante, es importante destacar que la identificación de posibles conflictos de interés en el contexto del trámite o votación de este Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime a los congresistas de la obligación de detectar otras posibles causas de conflicto en las que pudieran estar involucrados.

VII. Pliego de Modificaciones

Texto originalmente radicado	Texto Propuesto para primer debate	Comentario
Título	Sin modificaciones	Sin modificaciones
Artículo 1	Sin modificaciones	Sin modificaciones
ARTÍCULO 2. AMNISTIA PARA CONDUCTORES INFRACTORES. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de doce (12) meses, todos los conductores infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito e intereses por no pago de las sanciones impuestas, podrán acogerse a un descuento total de los intereses de mora del cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción definida en la ley si, durante el plazo definido, adelanta el curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 136 de la ley 769 de 2002 y realiza el pago de la	ARTÍCULO 2. AMNISTIA PARA CONDUCTORES INFRACTORES. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de doce (12) meses, todos los conductores infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito e intereses por no pago de las sanciones impuestas, podrán acogerse a un descuento total de los intereses de mora del cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción definida en la ley si, durante el plazo definido, adelanta el curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 136 de la ley 769 de 2002 y	Se ajusta la redacción, para incluir los centros integrados de atención, quienes se encargan de realizar los cursos pedagógicos.

<p>multa con el descuento autorizado.</p> <p>Se faculta a los Organismos de Tránsito para que puedan celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación aplicando los beneficios que la presente ley otorga, así como para definir el plazo de pago con el infractor, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción.</p> <p>Los organismos de Tránsito y el Sistema Integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito SIMIT, deberán, por ministerio de la presente ley, retirar de su base de datos los comparendos y multas sobre las cuales haya operado este fenómeno legal.</p>	<p>realiza el pago de la multa con el descuento autorizado.</p> <p>Se faculta a los Organismos de Tránsito para que una vez descontado el porcentaje que legalmente corresponde al Centro Integrado de Atención (CIA) que adelante el curso, puedan celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación aplicando los beneficios que la presente ley otorga, así como para definir el plazo de pago con el infractor, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción.</p> <p>Los organismos de Tránsito y el Sistema Integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito SIMIT, deberán, por ministerio de la presente ley, retirar de su base de</p>
--	--

<p>PARÁGRAFO 2. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en otras Leyes.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Para las multas impuestas por infracciones a normas de tránsito, detectadas con ayudas tecnológicas y que estén a nombre de personas jurídicas se autoriza el descuento mencionado, pero sin la necesidad de asistir al curso de reeducación toda vez que la</p>	<p>datos los comparendos y multas sobre las cuales haya operado este fenómeno legal.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en otras Leyes.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Para las multas impuestas por infracciones a normas de tránsito, detectadas con ayudas tecnológicas y que estén a nombre de personas jurídicas se autoriza el descuento mencionado en el Organismo de</p>
--	---

<p>persona jurídica no puede asistir de forma física.</p>	<p><u>Tránsito o en Centro Integrado de Atención (CIA)</u>, pero sin la necesidad de asistir al curso de reeducación toda vez que la persona jurídica no puede asistir de forma física. <u>Los Centros Integrales de Atención ganarán su comisión con el apoyo del personal, la disposición de la infraestructura y el soporte tecnológico que presten a los representantes legales de esas personas jurídicas para subsanar la infracción.</u></p>		<p>Los infractores que deseen acogerse a esta condición especial, contarán con un plazo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para pagar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción impuesta y obtener la condonación total de los intereses moratorios, siempre que acrediten el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de conformidad a lo establecido en la ley 1503 de 2011.La Superintendencia de Transporte o el Organismo de Tránsito, validará en el SISI-PESV el cumplimiento y autorizará al infractor para acogerse al presente beneficio.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Esta condición especial será aplicable a personas naturales y jurídicas que prestan servicio de transporte público.</p> <p>PARÁGRAFO 2. No podrán acogerse a esta condición</p>		
<p>ARTÍCULO 3. CONDICIÓN ESPECIAL PARA EL PAGO DE MULTAS E INTERESES POR INFRACCIONES DE TRÁNSPORTE.</p> <p>Autorizase, por única vez, una condición especial para el pago de obligaciones e intereses de mora derivadas de sanciones a infracciones a las normas de transporte ejecutoriadas y vigentes, impuestas antes de promulgación de la presente ley.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>Sin modificaciones</p>			
<p>especial los infractores de normas de transporte sancionados por incumplimiento del control de conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, ni aquellos cuyas sanciones se encuentren en firme por conductas constitutivas de delito.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las obligaciones prescritas no podrán ser incluidas dentro de los beneficios de este artículo y deberán ser depuradas de las bases de datos del RUNT y del SIMIT por ministerio de la ley.</p>			<p>Las autoridades competentes que impongan medidas preventivas que limiten el derecho de dominio, tales como embargos, hipotecas, prendas u otras afectaciones sobre bienes muebles o inmuebles, deberán resolver la situación jurídica del bien en un término máximo de diez (10) años, contados a partir de la inscripción de la respectiva medida en el registro correspondiente.</p> <p>Vencido dicho plazo sin que se haya hecho efectivo el cobro de la obligación, ni existan actuaciones administrativas o judiciales que culminen, de manera real y concreta, en el pago de la obligación, la medida cautelar se entenderá prescrita por ministerio de la ley y, en consecuencia, el bien quedará automáticamente liberado de toda afectación o gravamen, sin necesidad de decisión judicial o administrativa adicional.</p>		
<p>ARTÍCULO 4. MEDIDAS CAUTELARES. No podrá existir medida cautelar indefinida sobre bienes muebles o inmuebles, incluidos automotores, por concepto de embargos, hipotecas, restricciones, multas de tránsito, sanciones tributarias o administrativas.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>Sin modificaciones</p>			

<p>PARÁGRAFO 1. La prescripción de la medida cautelar no aplicará cuando existan procesos judiciales o administrativos vigentes y activos en los que se hayan adelantado actuaciones que interrumpan o suspendan el término de prescripción, conforme a las normas procesales civiles, contencioso-administrativas, disciplinarias o penales, según corresponda.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Cuando la multa o sanción que dio origen a la medida haya sido impuesta mediante un acto administrativo principal debidamente motivado, que a su vez sirva de fundamento para actos administrativos accesorios, y dicho acto principal sea anulado por la jurisdicción contencioso-administrativa, los actos accesorios seguirán su misma suerte jurídica.</p>			<p>En tal caso, la entidad correspondiente deberá revocar de oficio, o a solicitud del interesado, los actos accesorios sin necesidad de acudir nuevamente a la jurisdicción.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las entidades encargadas de registros administrativos o jurídicos, tales como el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, deberán proceder de oficio al levantamiento de la medida, una vez verificado el cumplimiento del término previsto en el presente artículo.</p>		
<p>de compraventa sin que el comprador haya inscrito el respectivo traspaso, para que, en cualquier momento, puedan adelantar ante el organismo de tránsito correspondiente una actuación administrativa que permita registrar el automotor a nombre de persona indeterminada.</p> <p>Para la inscripción del traspaso a persona indeterminada no será exigible el pago de gravámenes asociados al vehículo generados con posterioridad a la venta por concepto de embargos, multas, comparendos u obligaciones tributarias pendientes, las cuales deberán ser asumidas por el interesado que, con posterioridad, pretenda legalizar el traspaso a su favor. Para efectos del presente trámite, el solicitante deberá encontrarse a paz y salvo por concepto de multas de tránsito a su nombre. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento</p>	<p>de compraventa sin que el comprador haya inscrito el respectivo traspaso, para que, en cualquier momento, puedan adelantar ante el organismo de tránsito correspondiente una actuación administrativa que permita registrar el automotor a nombre de persona indeterminada.</p> <p>Para la inscripción del traspaso a persona indeterminada no será exigible el pago de gravámenes asociados al vehículo generados con posterioridad a la venta por concepto de embargos, multas, comparendos u obligaciones tributarias pendientes, <u>trámites relacionados al blindaje, o cualquier otra obligación que recaiga sobre el automotor</u>, las cuales deberán ser asumidas por el interesado que, con posterioridad, pretenda legalizar el traspaso a su favor. Para efectos del presente trámite, el solicitante deberá encontrarse a</p>		<p>previsto en el presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO. La inscripción del traspaso a persona indeterminada no constituye transferencia del derecho de dominio ni sana la situación registral del vehículo, y su único efecto es liberar al anterior titular registral de la responsabilidad administrativa, tributaria, sancionatoria y civil derivada del uso del automotor a partir de la fecha de inscripción de dicha medida en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>El poseedor actual del vehículo será responsable de las obligaciones que graven el bien, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan al titular original o a terceros interesados.</p>	<p>paz y salvo por concepto de multas de tránsito a su nombre.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento previsto en el presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO. La inscripción del traspaso a persona indeterminada no constituye transferencia del derecho de dominio ni sana la situación registral del vehículo, y su único efecto es liberar al anterior titular registral de la responsabilidad administrativa, tributaria, sancionatoria y civil derivada del uso del automotor a partir de la fecha de inscripción de dicha medida en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>El poseedor actual del vehículo será responsable de las obligaciones que graven el bien, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan al</p>	<p>Se incluyen otras circunstancias en las que no será exigible el pago por traspaso a persona indeterminada.</p>

<p>titular original o a terceros interesados.</p> <p>Artículo 6. ADICIÓN DE DEFINICIONES. Adiciónense las siguientes definiciones al artículo 2 de la ley 769 de 2002, la cual quedará así:</p> <p>“Propietario de vehículo: Es la persona natural o jurídica titular legal del vehículo cuyo nombre aparece inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Dueño o tenedor de vehículo: Es la persona natural o jurídica que tiene posesión material sobre el vehículo, para gozar y disponer del mismo, pero que no perfeccionó el trámite de traspaso ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Presunto infractor de normas de tránsito: es una persona a la que se ha notificado de haber cometido una infracción de</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>tránsito, pero que aún no ha sido declarada culpable formalmente por las autoridades.</p> <p>Infractor de normas de tránsito: Es cualquier persona a la que se le ha demostrado que ha incumplido la ley de tránsito o transporte, lo que conlleva la imposición de una sanción.</p> <p>De manera excepcional, también podrán ser definidos como infractores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. los propietarios de los vehículos registrados legalmente en el Registro Único Nacional de Tránsito sin perjuicio que sean personas naturales o jurídicas, 2. Los dueños, poseedores o tenedores de vehículos, en el entendido que se refiere a la persona que legalmente adquirió el vehículo automotor y 		
<p>que, sin haber formalizado el registro de propiedad, ejerzan de manera material, continua y voluntaria el derecho de dominio sobre el vehículo, usándolo, disponiendo de él o percibiendo sus frutos."</p> <p>Artículo 7. Adiciónense los parágrafos 3, 4 y 5 al Artículo 129 de la Ley 769 de 2002 los cuales quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 3: Los propietarios o dueños de los vehículos sólo serán declarados como infractores cuando se pruebe su "responsabilidad objetiva" en la comisión de la infracción, es decir, cuando no se cumple con su obligación de resultado que la norma civil impone a los propietarios del bien y la infracción de tránsito</p>	<p>Artículo 7. Adiciónense los parágrafos 3, 4 y 5 al Artículo 129 de la Ley 769 de 2002 los cuales quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 3: Los propietarios o dueños de los vehículos solo serán declarados como infractores cuando se pruebe su "responsabilidad objetiva" en la comisión de la infracción, es decir, cuando no se cumple con su obligación de resultado que la norma civil impone a los propietarios del bien y la infracción de tránsito se</p>	<p>Se incluyen factores que ha determinado al respecto la Corte Constitucional.</p>	<p>se comete cuando el vehículo está bajo su custodia y operación y tiene el control de la comisión o no de la infracción.</p> <p>No obstante, los propietarios o dueños también podrán ser declarados infractores, tomando como base las "obligaciones de resultado y propter rem" que en materia civil les aplica a los dueños del bien, pero, solamente, cuando la autoridad de tránsito demuestra que estos incumplen esas obligaciones de manera negligente. No existirá, de ninguna manera, la "responsabilidad objetiva" ni tampoco la "responsabilidad solidaria" de los propietarios, dueños o tenedores en la comisión de infracciones por el mero hecho de tener registro como propietario o posesión del automotor.</p> <p>PARÁGRAFO 4: Respecto de las infracciones cometidas con</p>	<p>comete cuando el vehículo está bajo su custodia y operación y tiene el control de la comisión o no de la infracción, <u>exceptuando las infracciones que se detecten con el vehículo en circulación sin contar con seguro obligatorio de accidentes de tránsito o la Revisión Técnico - mecánica y de Gases Contaminantes, las cuales serán responsabilidad del dueño del vehículo.</u></p> <p>No obstante, los propietarios o dueños también podrán ser declarados infractores, tomando como base las "obligaciones de resultado y propter rem" que en materia civil les aplica a los dueños del bien, pero, solamente, cuando la autoridad de tránsito demuestra que estos incumplen esas obligaciones de manera negligente. No existirá, de ninguna manera, la "responsabilidad objetiva" ni tampoco la "responsabilidad</p>	

<p>vehículos propiedad de personas jurídicas, detectadas por medio de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito deberá identificar plenamente al presunto sujeto infractor (persona natural), en especial frente a aquellas infracciones (subjetivas) en donde media la conducta de quien guía el vehículo de conformidad con el artículo 61 del presente código.</p> <p>PARÁGRAFO 5: Los puestos de control en vía pública sólo pueden ser implementados por personal adscrito a la Policía Nacional o a la Secretaría de Tránsito de la jurisdicción; para imponer comparendos e iniciar el proceso contravencional la autoridad que los implementa, deberá utilizar, como ayudas tecnológicas, equipos manuales, legalmente calibrados, diferentes a los habilitados al organismo de</p>	<p>solidaria” de los propietarios, dueños o tenedores en la comisión de infracciones por el mero hecho de tener registro como propietario o posesión del automotor.</p> <p>PARÁGRAFO 4: Respecto de las infracciones cometidas con vehículos propiedad de personas jurídicas, detectadas por medio de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito deberá identificar plenamente al presunto sujeto infractor (persona natural), en especial frente a aquellas infracciones (subjetivas) en donde media la conducta de quien guía el vehículo de conformidad con el artículo 61 del presente código.</p> <p>PARÁGRAFO 5: Los puestos de control en vía pública solo pueden ser implementados por personal adscrito a la Policía</p>		<p>tránsito o su concesionario para la fotodetección automática o semiautomática y, sobre todo, identificar plenamente al conductor.</p> <p>No será posible concesionar la imposición de comparendo mediante ayuda tecnológica para estos puestos de control y el ingreso por la imposición de multas irá directamente a las arcas de la autoridad de la jurisdicción donde se detecta la infracción e impone el comparendo; tampoco se podrá concesionar su cobro o gestión administrativa.</p>	<p>Nacional o a la Secretaría de Tránsito de la jurisdicción; para imponer comparendos e iniciar el proceso contravencional la autoridad que los implementa, deberá utilizar, como ayudas tecnológicas, equipos manuales, legalmente calibrados, diferentes a los habilitados al organismo de tránsito o su concesionario para la fotodetección automática o semiautomática y, sobre todo, identificar plenamente al conductor.</p> <p>No será posible concesionar la imposición de comparendo mediante ayuda tecnológica para estos puestos de control y el ingreso por la imposición de multas ira directamente a las arcas de la autoridad de la jurisdicción donde se detecta la infracción e impone el comparendo; tampoco se podrá concesionar su cobro o gestión administrativa.</p>	
<p>Artículo 8. Adicionar el Parágrafo 4º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa: (...)”</p> <p>PARÁGRAFO 4. Las personas jurídicas que son propietarias de vehículos también accederán a los beneficios de “Reducción de Multa” de los que trata los numerales 1 y 2 del presente artículo frente y respecto de infracciones objetivas y podrá acceder al descuento si el representante legal de la entidad inculpada -o su</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>delegado- acepta ante el Centro Integral de Atención- CIA, la comisión de la infracción y dentro de los plazos determinados en el numeral 1 y 2 del presente artículo y realiza el pago del cincuenta (50%) o setenta y cinco (75%) por ciento del valor de la sanción pero con la diferencia que la persona jurídica no tiene posibilidad física ni obligación de asistir al curso de reeducación.(...)”</p>		
			<p>Artículo 9. FACULTADES ESPECIALES AL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Las actividades y servicios prestados por los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAT), tales como los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), los Centros</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>Sin modificaciones</p>

<p>de Enseñanza Automovilística (CEA), los Centros Integrales de Atención (CIA), los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), el CALE y los demás definidos en la legislación vigente, constituyen manifestaciones de función pública delegada, conforme a lo dispuesto en el artículo 210 de la Constitución Política. Será obligación del Estado proteger, orientar y promover la mejora continua de estas actividades delegadas, con el propósito de garantizar estándares crecientes de calidad y seguridad en su prestación.</p> <p>Dada su incidencia directa en la vida, la integridad y la seguridad vial de los ciudadanos, así como el carácter público de las funciones que desarrollan, este sector no se regirá por las reglas del mercado abierto, sino por un régimen especial de control, vigilancia e intervención estatal, orientado por los principios de legalidad, necesidad, eficiencia,</p>			<p>igualdad de acceso y protección del interés general. Este régimen tendrá como finalidad asegurar la calidad de los servicios delegados y la sostenibilidad de los empresarios responsables de su prestación.</p> <p>En consecuencia, fáctese de manera excepcional al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Intervenir y regular el mercado de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito cuando se identifiquen riesgos para el interés público, los usuarios, los empresarios o la calidad del servicio. 2. Establecer las condiciones técnicas, jurídicas y operativas para la habilitación, registro, renovación y continuidad en la prestación de los servicios delegados. 		
<ol style="list-style-type: none"> 3. Regular la capacidad instalada, cobertura territorial, tecnología, mecanismos de información, condiciones de operación, publicidad, comercialización, tarifas mínimas y los estándares de calidad aplicables a los OAAAT. 4. Garantizar la igualdad real de acceso de los ciudadanos a los servicios, evitando barreras de carácter económico, tecnológico o territorial. <p>PARÁGRAFO 1. Para la determinación de la oferta autorizada en cada territorio, el Ministerio de Transporte deberá, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, realizar estudios técnicos que permitan establecer la demanda efectiva a nivel municipal, departamental y nacional. Con</p>			<p>base en dichos resultados, fijará el límite máximo de cobertura permitido, el cual no podrá exceder el ciento cincuenta por ciento (150 %) de la demanda calculada en cada región. Este límite se entenderá como medida preventiva contra la sobresaturación, la degradación de la calidad del servicio y la aparición de prácticas anticompetitivas o conductas ilegales.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Prevención de riesgos de LA/FT/FPADM. La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, adoptará las medidas necesarias para evitar que, a través de sus vigilados, sean utilizados los servicios delegados como mecanismo de lavado de activos, financiación del terrorismo o proliferación de armas de destrucción masiva (LA/FT/FPADM), de acuerdo</p>		

<p>con el nivel de riesgo que cada actor represente.</p> <p>Para el caso específico de los OAAAT, la Superintendencia de Transporte verificará, a costa de los propietarios o accionistas de dichas entidades, que éstos no se encuentren reportados en listas de control o bases de riesgo nacionales o internacionales y, dado que las tarifas de los OAAAT se encuentran reguladas por el Estado y que sus clientes son usuarios de única vez o con recurrencia anual, éstos no estarán obligados a implementar sistemas de administración de riesgo LA/FT/FPADM a sus usuarios. La Superintendencia de Transporte deberá, no obstante, reportar a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) aquellas transacciones o conductas que sus sistemas de control detecten como sospechosas dentro de los OAAAT.</p>			<p>PARÁGRAFO</p> <p>TRANSITORIO. Desde la promulgación de la presente ley, se suspenderá la recepción, trámite y decisión de nuevas solicitudes de habilitación o registro de Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, hasta tanto se concluya el estudio técnico de oferta y demanda que debe elaborar el Ministerio de Transporte.</p> <p>En virtud a la condición excepcional de este mercado se ordena que en los territorios donde se determine que el número de OAAAT supera el umbral del ciento cincuenta por ciento (150 %) de la demanda efectiva, no se concederán nuevas habilitaciones, salvo que se evidencie una reducción estructural de la oferta o un incremento debidamente soportado de la demanda.</p> <p>ARTÍCULO 10. Sin modificaciones</p> <p>EVALUACIÓN</p> <p>Sin modificaciones</p>
<p>PSICOSENSOMÉTRICA PARA CONDUCTORES.</p> <p>Cuando la ley, reglamento o los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), enuncian y definen la obligación de los exámenes psicosenométricos para conductores, hacen referencia a los diagnósticos médicos que definen la APTITUD para conducir de una persona.</p> <p>Este examen médico deberá evaluar las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz de un conductor, tendrá vigencia de treinta (30) meses calendario y será realizado por cuatro profesionales de la salud (Óptometra, Psicólogo, Fonoaudiólogo y Médico General) que actúan en nombre de los Centros de Reconocimiento de Conductores y busca determinar si un conductor mantiene las capacidades necesarias para continuar con el privilegio de</p>			<p>operar vehículos automotores por las vías públicas.</p> <p>Los Centros de Reconocimiento de Conductores son prestadores de servicios de salud, de objeto social diferente o IPS, que no administran ni ejecutan recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud, pero deberán, una vez al año, acreditar ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC, el cumplimiento de los requisitos legales que dieron origen a su habilitación o registro en el RUNT, sin que se consideren entidades de certificación de personas. Para dictaminar la aptitud médica para conducir podrán utilizar libremente equipos médicos que consideren pertinentes en la valoración.</p> <p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 el cual quedará así:</p> <p>Sin modificaciones</p> <p>Sin modificaciones</p>

<p>“Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) ejercen una función pública delegada en materia de tránsito y serán reconocidos, de manera simultánea, como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAAT) e Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano (IETDH). Están facultados para impartir capacitación en competencias pedagógicas para aspirantes a obtener o recategorizar la licencia de conducción, para la formación de instructores en conducción así como también los autorizará para formar en programas educativos</p>			<p>relacionados con seguridad vial, primeros auxilios - soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción..</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público educativo y en atención a que un número significativo de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA)</p>		
<p>se encuentran actualmente habilitados como personas naturales, se establece un régimen transitorio para su transformación a persona jurídica. Aquellos CEA que, a la fecha de promulgación de la presente ley, se encuentren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como personas naturales, y decidan voluntariamente realizar la transición a persona jurídica, contarán con un nuevo plazo de doce (12) meses, para informar a las carteras de educación y transporte e iniciar dicho proceso. Durante este término:</p> <p>1. Se autoriza continuar prestando el</p>			<p>servicio de CEA con el nombre, razón social o identificación anterior mientras se surte la transformación jurídica y se obtienen las habilitaciones o registros requeridos por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>2. El reconocimiento de la habilitación previamente otorgada a la persona natural se mantendrá para la nueva persona jurídica,</p>		

<p>siempre que se acredite que el titular original figura como socio de la nueva entidad.</p> <p>3. La acreditación de los vehículos exigidos como parte de la capacidad técnica del nuevo CEA se realizará como último requisito dentro del proceso, una vez sea otorgada la habilitación a la persona jurídica, sin que ello impida adelantar las demás fases del trámite.</p> <p>El Ministerio de Transporte definirá la reglamentación existente para que los</p>			<p>CEA puedan adelantar el cambio de persona, asegurando su continuidad en el servicio sin interrupción.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) deberán obtener doble habilitación ante las carteras de Educación y Transporte para poder desarrollar el servicio de educación que prestan al transporte, para ello, el Ministerio de Educación Nacional en armonización con la cartera de transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) definirán las competencias y estándares en conducción vehicular (vehículos livianos y</p>		
<p>vehículos profesionales, inicial A1- B1 o recategorización) como parte de la oferta educativa del sistema ETDH.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Para acceder al programa de formación inicial en conducción, el aspirante deberá acreditar previamente la asistencia y aprobación de un curso básico en seguridad vial, el cual será obligatorio y tendrá carácter formativo.</p> <p>Este programa será definido de manera articulada por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, siendo esta última la encargada de impartirlo gratuitamente y evaluar a los aspirantes a través</p>			<p>de su Escuela Virtual de Seguridad Vial.</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA también podrán estar habilitados para impartir dicho curso, siempre y cuando apliquen integralmente el plan de estudios, contenidos y criterios de evaluación establecidos por la autoridad.</p> <p>Los servicios que se presten en el marco de dichos programas generarán el pago de una tasa a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los términos y condiciones que establezca el Gobierno Nacional mediante reglamentación. Para los efectos tributarios se mantiene las</p>		

<table border="1" data-bbox="170 638 792 932"> <tr> <td data-bbox="170 638 407 783">condiciones actuales e incluidos en el grupo II del Régimen Simple de Tributación.</td> <td data-bbox="407 638 651 783"></td> <td data-bbox="651 638 792 783"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="170 783 407 932">ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.</td> <td data-bbox="407 783 651 932">Sin modificaciones</td> <td data-bbox="651 783 792 932">Sin modificaciones</td> </tr> </table>	condiciones actuales e incluidos en el grupo II del Régimen Simple de Tributación.			ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.	Sin modificaciones	Sin modificaciones	<p>VIII. Proposición</p> <p>Considerando los argumentos expuestos, presento ponencia positiva con modificaciones y solicito a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley No. 241 de 2025 SENADO, "Por medio de la cual se establecen medidas especiales en materia de tránsito, transporte seguridad vial y se dictan otras disposiciones."</p> <p>Del Congresista,</p>  <p>SANDRA YANETH JAIMES CRUZ Senadora de la República</p>
condiciones actuales e incluidos en el grupo II del Régimen Simple de Tributación.							
ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.	Sin modificaciones	Sin modificaciones					
<p>IX. Texto propuesto para primer debate.</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 241 DE 2025 "Por medio de la cual se establecen medidas especiales en materia de tránsito, transporte seguridad vial y se dictan otras disposiciones." EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene como objeto actualizar la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito, definir condiciones relativas a los registros de instrumentos públicos, promover el ingreso de recursos al estado mediante la exoneración o amnistía de pago de parte del capital e intereses por concepto de mora en multas de tránsito, multas de transporte y obligaciones tributarias entre otras, así como facilitar el cumplimiento Constitucional y legal definiendo condiciones especiales en el procedimiento y aplicación efectiva de las normas.</p> <p>ARTÍCULO 2. AMNISTÍA PARA CONDUCTORES INFRACTORES. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de doce (12) meses, todos los conductores infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito e intereses por no pago de las sanciones impuestas, podrán acogerse a un descuento total de los intereses de mora del cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción definida en la ley si, durante el plazo definido, adelanta el curso sobre normas de tránsito de que trata la ley y realiza el pago de la multa con el descuento autorizado.</p> <p>Se faculta a los Organismos de Tránsito para que una vez descontado el porcentaje que legalmente corresponde al Centro Integrado de Atención (CIA) que adelante el curso, puedan celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación aplicando los beneficios que la presente ley otorga, así como para definir el plazo de pago con el</p>	<p>infractor, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción. Los organismos de Tránsito y el Sistema Integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito SIMIT, deberán, por ministerio de la presente ley, retirar de su base de datos los comparendos y multas sobre las cuales haya operado este fenómeno legal.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en otras Leyes.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Para las multas impuestas por infracciones a normas de tránsito, detectadas con ayudas tecnológicas y que estén a nombre de personas jurídicas se autoriza el descuento mencionado en el Organismo de Tránsito o en Centro Integrado de Atención (CIA), pero sin la necesidad de asistir al curso de reeducación toda vez que la persona jurídica no puede asistir de forma física. Los Centros Integrales de Atención ganaran su comisión con el apoyo del personal, la disposición de la infraestructura y el soporte tecnológico que presten a los representantes legales de esas personas jurídicas para subsanar la infracción.</p> <p>ARTÍCULO 3. CONDICIÓN ESPECIAL PARA EL PAGO DE MULTAS E INTERESES POR INFRACCIONES DE TRANSPORTE. Autorízase, por única vez, una condición especial para el pago de obligaciones e intereses de mora derivadas de</p>						

<p>sanciones a infracciones a las normas de transporte ejecutoriadas y vigentes, impuestas antes de la promulgación de la presente ley.</p> <p>Los infractores que deseen acogerse a esta condición especial, contarán con un plazo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para pagar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la sanción impuesta y obtener la condonación total de los intereses moratorios, siempre que acrediten el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de conformidad a lo establecido en la ley 1503 de 2011. La Superintendencia de Transporte validará en el SISI-PESV el cumplimiento y autorizará al infractor para acogerse al presente beneficio.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Esta condición especial será aplicable a personas naturales y jurídicas que prestan servicio de transporte público.</p> <p>PARÁGRAFO 2. No podrán acogerse a esta condición especial los infractores de normas de transporte sancionados por incumplimiento del control de conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, ni aquellos cuyas sanciones se encuentren en firme por conductas constitutivas de delito.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las obligaciones prescritas no podrán ser incluidas dentro de los beneficios de este artículo y deberán ser depuradas de las bases de datos del RUNT y del SIMIT por ministerio de la ley.</p> <p>ARTÍCULO 4. MEDIDAS CAUTELARES. No podrá existir medida cautelar indefinida sobre bienes muebles o inmuebles, incluidos automotores, por concepto de embargos, hipotecas, restricciones, multas de tránsito, sanciones tributarias o administrativas.</p> <p>Las autoridades competentes que impongan medidas preventivas que limiten el derecho de dominio, tales como embargos, hipotecas, prendas u otras afectaciones sobre bienes muebles o inmuebles, deberán resolver la situación jurídica del bien en un término máximo de diez (10) años, contados a partir de la inscripción de la respectiva medida en el registro correspondiente.</p>	<p>Vencido dicho plazo sin que se haya hecho efectivo el cobro de la obligación, ni existan actuaciones administrativas o judiciales que culminen, de manera real y concreta, en el pago de la obligación, la medida cautelar se entenderá prescrita por ministerio de la ley y, en consecuencia, el bien quedará automáticamente liberado de toda afectación o gravamen, sin necesidad de decisión judicial o administrativa adicional.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La prescripción de la medida cautelar no aplicará cuando existan procesos judiciales o administrativos vigentes y activos en los que se hayan adelantado actuaciones que interrumpan o suspendan el término de prescripción, conforme a las normas procesales civiles, contencioso-administrativas, disciplinarias o penales, según corresponda.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Cuando la multa o sanción que dio origen a la medida haya sido impuesta mediante un acto administrativo principal debidamente motivado, que a su vez sirva de fundamento para actos administrativos accesorios, y dicho acto principal sea anulado por la jurisdicción contencioso-administrativa, los actos accesorios seguirán su misma suerte jurídica.</p> <p>En tal caso, la entidad correspondiente deberá revocar de oficio, o a solicitud del interesado, los actos accesorios sin necesidad de acudir nuevamente a la jurisdicción.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las entidades encargadas de registros administrativos o jurídicos, tales como el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, deberán proceder de oficio al levantamiento de la medida, una vez verificado el cumplimiento del término previsto en el presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 5. TRASPASO A PERSONA INDETERMINADA. Se autoriza a los titulares del derecho de propiedad sobre vehículos automotores registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, que hubieren celebrado contrato de compraventa sin que el comprador haya inscrito el respectivo traspaso, para que, en cualquier momento,</p>
<p> puedan adelantar ante el organismo de tránsito correspondiente una actuación administrativa que permita registrar el automotor a nombre de persona indeterminada.</p> <p>Para la inscripción del traspaso a persona indeterminada no será exigible el pago de gravámenes asociados al vehículo generados con posterioridad a la venta por concepto de embargos, multas, comparendos u obligaciones tributarias pendientes, trámites relacionados al blindaje, o cualquier otra obligación que recaiga sobre el automotor, las cuales deberán ser asumidas por el interesado que, con posterioridad, pretenda legalizar el traspaso a su favor. Para efectos del presente trámite, el solicitante deberá encontrarse a paz y salvo por concepto de multas de tránsito a su nombre.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento previsto en el presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO. La inscripción del traspaso a persona indeterminada no constituye transferencia del derecho de dominio ni sana la situación registral del vehículo, y su único efecto es liberar al anterior titular registral de la responsabilidad administrativa, tributaria, sancionatoria y civil derivada del uso del automotor a partir de la fecha de inscripción de dicha medida en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>El poseedor actual del vehículo será responsable de las obligaciones que graven el bien, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan al titular original o a terceros interesados.</p> <p>Artículo 6. Adición de definiciones. Adiciónense las siguientes definiciones al artículo 2 de la ley 769 de 2002, la cual quedará así:</p> <p>“Propietario de vehículo: Es la persona natural o jurídica titular legal del vehículo cuyo nombre aparece inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p>	<p>Dueño o tenedor de Vehículo: Es la persona natural o jurídica que tiene posesión material sobre el vehículo, para gozar y disponer del mismo, pero que no perfeccionó el trámite de traspaso ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Presunto infractor de normas de tránsito: es una persona a la que se ha notificado de haber cometido una infracción de tránsito, pero que aún no ha sido declarada culpable formalmente por las autoridades.</p> <p>Infractor de normas de tránsito: Es cualquier persona a la que se le ha demostrado que ha incumplido la ley de tránsito o transporte, lo que conlleva la imposición de una sanción.</p> <p>De manera excepcional, también podrán ser definidos como infractores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. los propietarios de los vehículos registrados legalmente en el Registro Único Nacional de Tránsito sin perjuicio que sean personas naturales o jurídicas, 2. Los dueños, poseedores o tenedores de vehículos, en el entendido que se refiere a la persona que legalmente adquirió el vehículo automotor y que, sin haber formalizado el registro de propiedad, ejerzan de manera material, continua y voluntaria el derecho de dominio sobre el vehículo, usándolo, disponiendo de él o percibiendo sus frutos.” <p>Artículo 7. Adiciónense los párrafos 3, 4 y 5 al Artículo 129 de la Ley 769 de 2002 los cuales quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 3: Los propietarios o dueños de los vehículos solo serán declarados como infractores cuando se pruebe su “responsabilidad objetiva” en la comisión de la infracción, es decir, cuando no se cumple con su obligación de resultado que la norma civil impone a los propietarios del bien y la infracción de tránsito se comete cuando el vehículo está bajo su custodia y operación y tiene el control de la comisión o no de la infracción, exceptuando las infracciones que se detecten con el vehículo en circulación sin contar con seguro obligatorio de accidentes de tránsito o la Revisión Técnico - mecánica y de Gases Contaminantes, las cuales serán responsabilidad del dueño del vehículo.</p>

<p>No obstante, los propietarios o dueños también podrán declarados infractores, tomando como base las “obligaciones de resultado y propter rem” que en materia civil les aplica a los dueños del bien, pero, solamente, cuando la autoridad de tránsito demuestra que estos incumplen esas obligaciones de manera negligente. No existirá, de ninguna manera, la “responsabilidad objetiva” ni tampoco la “responsabilidad solidaria” de los propietarios, dueños o tenedores en la comisión de infracciones por el mero hecho de tener registro como propietario o posesión del automotor.</p> <p>PARÁGRAFO 4: Respecto de las infracciones cometidas con vehículos propiedad de personas jurídicas, detectadas por medio de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito deberá identificar plenamente al presunto sujeto infractor (persona natural), en especial frente a aquellas infracciones (subjetivas) en donde media la conducta de quien guía el vehículo de conformidad con el artículo 61 del presente código.</p> <p>PARÁGRAFO 5: Los puestos de control en vía pública solo pueden ser implementados por personal adscrito a la Policía Nacional o a la Secretaría de Tránsito de la jurisdicción; para imponer comparendos e iniciar el proceso contravencional la autoridad que los implementa, deberá utilizar, como ayudas tecnológicas, equipos manuales, legalmente calibrados, diferentes a los habilitados al organismo de tránsito o su concesionario para la fotodetección automática o semiautomática y, sobre todo, identificar plenamente al conductor.</p> <p>No será posible concesionar la imposición de comparendo mediante ayuda tecnológica para estos puestos de control y el ingreso por la imposición de multas ira directamente a las áreas de la autoridad de la jurisdicción donde se detecta la infracción e impone el comparendo; tampoco se podrá concesionar su cobro o gestión administrativa.</p> <p>Artículo 8. Adicionar el Parágrafo 4º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>“ARTÍCULO 136. REDUCCIÓN DE LA MULTA. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa: (...)</p> <p>PARÁGRAFO 4. Las personas jurídicas que son propietarias de vehículos también accederán a los beneficios de “Reducción de Multa” de los que trata los numerales 1 y 2 del presente artículo frente y respecto de infracciones objetivas y podrá acceder al descuento si el representante legal de la entidad inculpada -o su delegado- acepta ante el Centro Integral de Atención- CIA, la comisión de la infracción y dentro de los plazos determinados en el numeral 1 y 2 del presente artículo y realiza el pago del cincuenta (50%) o setenta y cinco (75%) por ciento del valor de la sanción pero con la diferencia que la persona jurídica no tiene posibilidad física ni obligación de asistir al curso de reeducación.(...)”</p> <p>Artículo 9. Facultades especiales al Ministerio de Transporte. Las actividades y servicios prestados por los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAT), tales como los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), los Centros Integrales de Atención (CIA), los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), el CALE y los demás definidos en la legislación vigente, constituyen manifestaciones de función pública delegada, conforme a lo dispuesto en el artículo 210 de la Constitución Política. Será obligación del Estado proteger, orientar y promover la mejora continua de estas actividades delegadas, con el propósito de garantizar estándares crecientes de calidad y seguridad en su prestación.</p> <p>Dada su incidencia directa en la vida, la integridad y la seguridad vial de los ciudadanos, así como el carácter público de las funciones que desarrollan, este sector no se regirá por las reglas del mercado abierto, sino por un régimen especial de control, vigilancia e intervención estatal, orientado por los principios de legalidad, necesidad, eficiencia, igualdad de acceso y protección del interés general. Este régimen tendrá como finalidad</p>
<p>asegurar la calidad de los servicios delegados y la sostenibilidad de los empresarios responsables de su prestación.</p> <p>En consecuencia, facúltase de manera excepcional al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, para:</p> <ol style="list-style-type: none"> Intervenir y regular el mercado de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito cuando se identifiquen riesgos para el interés público, los usuarios, los empresarios o la calidad del servicio. Establecer las condiciones técnicas, jurídicas y operativas para la habilitación, registro, renovación y continuidad en la prestación de los servicios delegados. Regular la capacidad instalada, cobertura territorial, tecnología, mecanismos de información, condiciones de operación, publicidad, comercialización, tarifas mínimas y los estándares de calidad aplicables a los OAAT y a los Organismos de Tránsito. Garantizar la igualdad real de acceso de los ciudadanos a los servicios, evitando barreras de carácter económico, tecnológico o territorial. <p>PARÁGRAFO 1. Para la determinación de la oferta autorizada en cada territorio, el Ministerio de Transporte deberá, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, realizar estudios técnicos que permitan establecer la demanda efectiva a nivel municipal, departamental y nacional. Con base en dichos resultados, fijará el límite máximo de cobertura permitido, el cual no podrá exceder el ciento cincuenta por ciento (150 %) de la demanda calculada en cada región. Este límite se entenderá como medida preventiva contra la sobresaturación, la degradación de la calidad del servicio y la aparición de prácticas anticompetitivas o conductas ilegales.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Prevención de riesgos de LA/FT/FPADM. La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, adoptará las medidas necesarias para evitar que, a través de sus vigilados, sean utilizados los servicios</p>	<p>delegados como mecanismo de lavado de activos, financiación del terrorismo o proliferación de armas de destrucción masiva (LA/FT/FPADM), de acuerdo con el nivel de riesgo que cada actor represente.</p> <p>Para el caso específico de los OAAT, la Superintendencia de Transporte verificará, a costa de los propietarios o accionistas de dichas entidades, que éstos no se encuentren reportados en listas de control o bases de riesgo nacionales o internacionales y, dado que las tarifas de los OAAT se encuentran reguladas por el Estado y que sus clientes son usuarios de única vez o con recurrencia anual, éstos no estarán obligados a implementar sistemas de administración de riesgo LA/FT/FPADM a sus usuarios. La Superintendencia de Transporte deberá, no obstante, reportar a la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) aquellas transacciones o conductas que sus sistemas de control detecten como sospechosas dentro de los OAAT.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Desde la promulgación de la presente ley, se suspenderá la recepción, trámite y decisión de nuevas solicitudes de habilitación o registro de Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, hasta tanto se concluya el estudio técnico de oferta y demanda que debe elaborar el Ministerio de Transporte.</p> <p>En virtud a la condición excepcional de este mercado se ordena que en los territorios donde se determine que el número de OAAT supera el umbral del ciento cincuenta por ciento (150 %) de la demanda efectiva, no se concederán nuevas habilitaciones, salvo que se evidencie una reducción estructural de la oferta o un incremento debidamente soportado de la demanda.</p> <p>ARTÍCULO 10. EVALUACIÓN PSICOSENSOMÉTRICA PARA CONDUCTORES. Cuando la ley, reglamento o los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), enuncian y definen la obligación de los exámenes psicosenométricos para conductores, hacen referencia a los diagnósticos médicos que definen la APTITUD para conducir de una persona.</p>

Este examen médico deberá evaluar las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz de un conductor, tendrá vigencia de treinta (30) meses calendario y será realizado por cuatro profesionales de la salud (Óptico, Psicólogo, Fonoaudiólogo y Médico General) que actúan en nombre de los Centros de Reconocimiento de Conductores y busca determinar si un conductor mantiene las capacidades necesarias para continuar con el privilegio de operar vehículos automotores por las vías públicas.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores son prestadores de servicios de salud, de objeto social diferente o IPS, que no administran ni ejecutan recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud, pero deberán, una vez al año, acreditar ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC, el cumplimiento de los requisitos legales que dieron origen a su habilitación o registro en el RUNT, sin que se consideren entidades de certificación de personas. Para dictaminar la aptitud médica para conducir podrán utilizar libremente equipos médicos que consideren pertinentes en la valoración.

ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 el cual quedará así:

“Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) ejercen una función pública delegada en materia de tránsito y serán reconocidos, de manera simultánea, como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAAAT) e Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano (IETDH).

Están facultados para impartir capacitación en competencias pedagógicas para aspirantes a obtener o recategorizar la licencia de conducción, para la formación de instructores en conducción así como también los autorizará para formar en programas educativos relacionados con seguridad vial, primeros auxilios - soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción..

PARÁGRAFO 1°. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público educativo y en atención a que un número significativo de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) se encuentran actualmente habilitados como personas naturales, se establece un régimen transitorio para su transformación a persona jurídica.

Aquellos CEA que, a la fecha de promulgación de la presente ley, se encuentren registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como personas naturales, y decidan voluntariamente realizar la transición a persona jurídica, contarán con un nuevo plazo de doce (12) meses, para informar a las carteras de educación y transporte e iniciar dicho proceso.

Durante este término:

1. Se autoriza continuar prestando el servicio de CEA con el nombre, razón social o identificación anterior mientras se surte la transformación jurídica y se obtienen las habilitaciones o registros requeridos por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación Nacional.

2. El reconocimiento de la habilitación previamente otorgada a la persona natural se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre que se acredite que el titular original figura como socio de la nueva entidad.

3. La acreditación de los vehículos exigidos como parte de la capacidad técnica del nuevo CEA se realizará como último requisito dentro del proceso, una vez sea otorgada la habilitación a la persona jurídica, sin que ello impida adelantar las demás fases del trámite.

El Ministerio de Transporte definirá la reglamentación existente para que los CEA puedan adelantar el cambio de persona, asegurando su continuidad en el servicio sin interrupción.

PARÁGRAFO 2. Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) deberán obtener doble habilitación ante las carteras de Educación y Transporte para poder desarrollar el

servicio de educación que prestan al transporte, para ello, el Ministerio de Educación Nacional en armonización con la cartera de transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) definirán las competencias y estándares en conducción vehicular (vehículos livianos y vehículos profesionales, inicial A1- B1 o recategorización) como parte de la oferta educativa del sistema ETDH.

PARÁGRAFO 3. Para acceder al programa de formación inicial en conducción, el aspirante deberá acreditar previamente la asistencia y aprobación de un curso básico en seguridad vial, el cual será obligatorio y tendrá carácter formativo.

Este programa será definido de manera articulada por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, siendo esta última la encargada de impartirlo gratuitamente y evaluar a los aspirantes a través de su Escuela Virtual de Seguridad Vial.

Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA también podrán estar habilitados para impartir dicho curso, siempre y cuando apliquen íntegramente el plan de estudios, contenidos y criterios de evaluación establecidos por la autoridad.

Los servicios que se presten en el marco de dichos programas generarán el pago de una tasa a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en los términos y condiciones que establezca el Gobierno Nacional mediante reglamentación. Para los efectos tributarios se mantiene las condiciones actuales e incluidos en el grupo II del Régimen Simple de Tributación.

ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias

Del Congresista,


SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
 Senadora de la República

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 16 DE SEPTIEMBRE DE 2025 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 48 DE 2024 SENADO

por medio del cual se reconoce, promueve y fortalece el sector de la música en Colombia y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 16 DE SEPTIEMBRE DE 2025 AL PROYECTO DE LEY No. 048 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE, PROMUEVE Y FORTALECE EL SECTOR DE LA MÚSICA EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I.</p> <p style="text-align: center;">Disposiciones Generales</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto generar las condiciones jurídicas, de financiación, articulación, reconocimiento y fortalecimiento del Sector de la Música en Colombia (SMC), con el fin de contribuir a su desarrollo y la satisfacción de los derechos culturales, de naturaleza fundamental, colectiva y social, de todos los colombianos.</p> <p>Artículo 2°. Ámbito y criterios de aplicación. Esta Ley se aplica a las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas, y, en general, a los diversos agentes y procesos del Sector de la Música en Colombia (SMC) en el nivel nacional y territorial.</p> <p>Sin perjuicio de la cobertura general de personas y procesos dentro del Sector de la Música en Colombia, en la aplicación de esta Ley se garantizará el respeto a los Derechos Humanos, la igualdad, así como la consideración de criterios, étnicos, etarios, y de poblaciones que requieran de especial protección constitucional.</p> <p>Artículo 3°. Definiciones. Para efectos de lo previsto en esta ley, en la Ley 397 de 1997 y en las normas relativas a la actividad musical se entiende por:</p> <p>1. Agentes de la música: Son todas las personas naturales o jurídicas que participan en el ecosistema de la música, incluyendo de forma no taxativa los siguientes: autores,</p>	<p>compositores, intérpretes, ejecutantes, productores fonográficos, productores musicales, editoras, sociedades de gestión colectiva, gestores individuales, organismos de radiodifusión, agregadoras musicales, distribuidoras, representantes, academias de formación musical, comunidades musicales, luthiers, promotores de eventos, programadores de recintos de conciertos, ingenieros de sonido, bookers y, en general, personas que participan de procesos de la música. Son de especial atención en el marco de esta ley los artistas nacionales no masivos.</p> <p>2. Artista no masivo (no mainstream): Artistas o agrupaciones que no pertenecen al mercado masivo de la industria musical y que construyen su carrera artística a partir de la gestión que realizan como artistas independientes o en alianza con agentes de su misma condición no masiva. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones para acreditarse como artista no masivo, teniendo en cuenta criterios como el nivel de ingresos por cuenta de la actividad artística.</p> <p>3. Procesos de la música: Todas aquellas actividades cuyo desarrollo conduce a la formación, investigación, creación, producción, difusión, composición, adaptación, transformación, reproducción, apropiación, gestión, promoción, divulgación, distribución, circulación, consumo, importación de copias, experiencias y memoria de la música.</p> <p>4. Sector de la Música en Colombia (SMC): ecosistema compuesto por los agentes, personas, procesos, prácticas, instituciones, espacios y escenarios en campos creativos, de formación, producción, reproducción, distribución, comercialización, transformación, retransmisión, circulación, intermediación, representación, conservación, protección y salvaguardia patrimonial, gestión o acceso ciudadano en el campo de la música, así como los aspectos pertinentes a las acciones estatales y comunitarias, los bienes, productos, obras y servicios del mismo sector que son inherentes a este campo cultural. En el SMC están comprendidos todos los tipos de música.</p> <p>5. Escenarios con vocación de música en vivo: espacios físicos o virtuales, comerciales o sin ánimo de lucro, destinados a la circulación, práctica y representación de las diversas expresiones musicales y sonoras, con remuneración económica para los artistas.</p>
<p>6. Prácticas Musicales y Sonoras Comunitarias: manifestaciones y prácticas culturales que integran prominentemente prácticas musicales y/o sonoras que surgen de las comunidades, a partir de la cotidianidad, de los saberes y las vivencias de sus territorios.</p> <p>7. Usuarios de la música: personas que acceden a un contenido musical por medio de una presentación en vivo o a través de cualquier canal de comunicación existente o por existir.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II.</p> <p style="text-align: center;">Fondo cuenta especial para el sector de la música en Colombia y medidas de fortalecimiento sectorial</p> <p>ARTÍCULO 4°. Creación y Naturaleza Jurídica del Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música. Créase el Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música como un patrimonio autónomo, sin personería jurídica, adscrito al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces.</p> <p>El Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música será un instrumento financiero para la administración, coordinación, articulación y ejecución de las diferentes fuentes de recursos para la ejecución de las políticas culturales relacionadas con el sector musical.</p> <p>Como tal, estimulará la descentralización, la participación del sector privado y el fortalecimiento de la gestión de los entes territoriales con responsabilidades en estas materias.</p> <p>Artículo 5°. Administración. Los recursos del Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música y los que en esta ley se señalan serán administrados y manejados por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces.</p> <p>De ser necesario, se autoriza al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes para que realice una convocatoria pública dirigida a entidades sin ánimo de lucro de reconocida idoneidad, experiencia y transparencia, relacionadas con el sector de la música, las artes o las industrias creativas en Colombia, con el fin de seleccionar la</p>	<p>organización encargada del manejo y administración del Fondo. En este caso, el Ministerio celebrará un convenio, conforme a los procedimientos descritos en el Decreto 092 de 2017 o la norma que lo modifique, sustituya o complemente.</p> <p>El respectivo convenio para la administración del Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música establecerá los lineamientos generales relativos a la definición de las actividades, proyectos, metodologías de elegibilidad, y rangos de montos y porcentajes que pueden destinarse a cada área de la actividad musical. Sin embargo, la aprobación final de la asignación de los recursos del Fondo será responsabilidad del Consejo Nacional de Música, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 9 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo primero. Únicamente en el caso en que no se presente ninguna entidad sin ánimo de lucro que cumpla los requisitos establecidos en la convocatoria pública, el Fondo para el Desarrollo Musical podrá ser administrado por una entidad de economía mixta o privada representativa de los diversos sectores de la industria musical, o por una entidad pública de carácter financiero o fiduciario, seleccionada conforme a los procedimientos de contratación pública vigentes. Esta entidad cumplirá las mismas actividades previstas en esta ley para la administración del Fondo. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes celebrará con la entidad designada el respectivo contrato, el cual deberá cumplir con los mismos requisitos señalados para el convenio.</p> <p>Parágrafo segundo. La entidad administradora del Fondo presentará al Consejo Nacional de Música propuestas detalladas de asignación de recursos, basadas en los lineamientos establecidos en el convenio, para su revisión y aprobación.</p> <p>Parágrafo tercero. El Consejo Nacional de Música podrá solicitar modificaciones o ajustes a las propuestas de asignación de recursos presentadas por la entidad administradora, siempre que estas se enmarquen dentro de los lineamientos generales establecidos en el convenio.</p> <p>Parágrafo cuarto. La entidad administradora del Fondo deberá implementar las decisiones de asignación de recursos aprobadas por el Consejo Nacional de Música, garantizando la transparencia y eficiencia en su ejecución.</p>

<p>Artículo 6°. Fuentes de financiación. El fondo Cuenta Especial del Sector de la Música tendrá las siguientes fuentes de financiación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recursos provenientes de apropiaciones del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, y sus entidades adscritas. 2. Recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación, diferentes de las apropiaciones del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y sus entidades adscritas, sujetos a la disponibilidad del Marco Fiscal de Gasto de Mediano Plazo (MGMP). 3. Un 10% de la contribución establecida en el artículo 120 de la Ley 418 de 1997, correspondientes a la Nación. 4. Donaciones, aportes o cooperación que reciba, incluidos aportes generales al Sector de la Música que podrán estar cobijados por el incentivo previsto en el artículo 180 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 27 de la Ley 2277 de 2022. 5. Un 1% del total de los recursos recaudados por la aplicación de los numerales 2.2, 2.3, y 2.6 del artículo 57 de la Ley 2277 de 2022. 6. Los rendimientos que generen las operaciones del Fondo establecido en este artículo. <p>Artículo 7°. Destinación. Los recursos del Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música se destinarán a las siguientes líneas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Procesos de formación para los agentes del Sector de la Música en Colombia (SMC). 2. Procesos de creación, producción y circulación para artistas no masivos. Esta línea comprenderá un mínimo del 40% de los recursos del Fondo. 3. Apoyo a la generación y funcionamiento de redes de escenarios, redes de escuelas, redes de emprendimientos musicales y otros espacios para la creación, promoción y circulación de la música. 4. Procesos comunitarios, de memoria y paz a través de la música. 5. Procesos patrimoniales, de salvaguardia, de investigación, archivo o documentación en el campo de la música. 6. Programas de apoyo a establecimientos con vocación de música en vivo. 	<ol style="list-style-type: none"> 7. Formación de públicos para fomentar el acceso y disfrute por parte de los usuarios de la música, priorizando el reconocimiento de la diversidad de la oferta de artistas no masivos. 8. Fomento, reconocimiento, fortalecimiento y visibilización a los procesos de asociatividad en el sector de la música. <p>Parágrafo Primero. Los recursos del Fondo se asignarán de preferencia mediante convocatorias públicas, abiertas y transparentes, con criterios de evaluación previamente definidos y publicados por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. Para los procesos de formación musical se deberán priorizar los liderados por instituciones o agentes del sector con reconocida idoneidad académica, artística y técnica, que contribuyan a la generación de capacidades y competitividad de los agentes, con un enfoque técnico, legal, comercial y práctico.</p> <p>Parágrafo Segundo. La Contraloría General de la República, de conformidad con la Constitución Política y la Ley, ejercerá la vigilancia y control sobre el manejo del Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música adscrito al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, y deberá rendir informes que el Congreso de la República solicite.</p> <p>Parágrafo Tercero. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberán reglamentar las condiciones, definiciones y características necesarias que deberán reunir los establecimientos comerciales o sin ánimo de lucro con vocación de música en vivo para participar de las convocatorias estipuladas en la presente ley, siempre que cuenten con el registro en el Sistema de Información de la Música (SIMUS).</p> <p>Parágrafo Cuarto. El acceso a los recursos que se otorguen desde el Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música está condicionado al registro de su receptor en el Sistema de Información de la Música (SIMUS).</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III. Consejo Nacional de Música</p>
<p>Artículo 8°. Consejo Nacional de Música. A partir de la vigencia de esta Ley, el Consejo Nacional de las Artes y la Cultura en Música será reestructurado para cumplir funciones que esta ley le asigna y para incorporar la participación de los distintos agentes del Sector de la Música en Colombia (SMC).</p> <p>Parágrafo primero. El Ministerio de las Artes, las Culturas y los Saberes o quien haga sus veces, establecerá un régimen de inhabilidades, incompatibilidades y sanciones, así como disposiciones sobre sesiones, períodos, quórum y honorarios, además de las normas relacionadas con la conformación y otros aspectos reglamentarios que faciliten la operación de este Consejo.</p> <p>En todo caso, se procurará que la reglamentación para su conformación considere criterios de experiencia en el liderazgo de procesos dentro del Sector de la Música en Colombia (SMC) y que su integración garantice mínimo el 50% de participación de mujeres.</p> <p>Parágrafo segundo. A las sesiones del Consejo Nacional de Música podrán ser invitados con voz pero sin voto, los funcionarios públicos y las demás personas que aquéllos estimen conveniente.</p> <p>Artículo 9°. Funciones del Consejo Nacional de Música. Además de las previstas en otras regulaciones vigentes relativas a los consejos nacionales de las artes y la cultura que sean compatibles, son funciones del Consejo Nacional de Música:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Construir las políticas y adoptar decisiones para el desarrollo cultural, artístico, patrimonial industrial o comercial del Sector de la Música en Colombia (SMC), así como para su conservación, preservación y divulgación. 2. Aprobar la asignación de los recursos del Fondo Cuenta Especial del Sector de la Música. 3. Promover ante las instancias competentes el cumplimiento de las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias relacionadas con la actividad musical en Colombia, así como con la adecuada explotación y prestación de servicios del Sector de la Música. 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Participar activamente junto con el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes en la formulación de las políticas, planes y programas para el fortalecimiento de la música en el país. 5. Mantener informados permanentemente a los agentes y organizaciones del área de música, sobre el desarrollo de las políticas, planes y programas tratados en el Consejo. 6. Estructurar propuestas y recomendaciones a la formulación de políticas públicas en el orden nacional, departamental, distrital y municipal, como también a los respectivos planes de desarrollo y presupuestos nacional y territorial, incluidos los diferentes planes, programas y proyectos de cada entidad gubernamental. <p>Promover políticas, acciones y estrategias que propendan por la reducción de brechas de desigualdad entre hombres y mujeres en el sector de la música en Colombia, en las cuales se establezca un tiempo razonable para su respectiva evaluación de impacto. Entre estas estrategias, la elaboración de un protocolo nacional de prevención, detección y atención a casos de violencia hacia las mujeres, en el Sector de la Música en Colombia (SMC). Lo anterior, con el objetivo de proporcionar elementos conceptuales, estrategias y mecanismos que permitan garantizar espacios seguros y libres de violencias, para las mujeres, niñas y adolescentes que integran el sector de la música en Colombia.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV. Sistema de Información de la Música (SIMUS)</p> <p>Artículo 10°. Funciones del Sistema de Información de la Música (SIMUS). Dentro del Sistema de Información de la Música (Simus) se desarrollarán las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Participación de la gestión del conocimiento, el monitoreo, seguimiento y evaluación del sector de la música en Colombia. 2. Registro de agentes de los diferentes eslabones de la cadena de valor o del Sector de la Música en Colombia (SMC).

<p>3. El registro de organizaciones que adelantan programas y proyectos de música en el país.</p> <p>4. Seguimiento de la inversión en música tanto del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes como de los entes territoriales y del sector privado.</p> <p>5. Elaboración y análisis de indicadores, variables, percepciones e índices de impacto sobre el Sector de la Música en Colombia (SMC).</p> <p>6. Elaboración de diagnósticos sobre diferentes problemáticas y nuevas tendencias del Sector de la Música en Colombia (SMC) a través de convocatorias públicas de personas naturales y jurídicas expertas y dedicadas a este tipo de investigaciones.</p> <p>7. Integración con el Observatorio de las Prácticas Musicales y Sonoras Comunitarias que se cree, para generar, recolectar y difundir información sobre este sector musical en Colombia.</p> <p>8. Realización de evaluaciones de las acciones de la política pública musical nacional y local a través de convocatorias públicas de personas naturales y jurídicas especializadas en el sector musical en este tipo de investigaciones.</p> <p>9. Todas aquellas investigaciones que aporten al crecimiento del Sector de la Música en Colombia (SMC).</p> <p>10. Propiciar la creación del Registro Nacional de Instrumentos Musicales, entendiéndose por éste, aquel donde se constatan las características de un instrumento musical, ya sea comercial o autóctono, y los datos principales de su propietario, siempre será opcional y deberá tener mínimo: marca, serial, gama, color, características esenciales del instrumento (tales como la construcción y elaboración), apreciación comercial, nombre del propietario, cédula de ciudadanía, teléfono y dirección de residencia.</p> <p>11. El registro de establecimientos de música en vivo, incluyendo los establecimientos comerciales con vocación de música en vivo.</p> <p>El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes realizará la coordinación general del Sistema.</p>	<p>Parágrafo 1. Todos los registros ante el SIMUS serán gratuitos y voluntarios.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio reglamentará este registro y los procedimientos necesarios para su acceso por parte de los usuarios que decidan registrarse o registrar sus instrumentos.</p> <p>Artículo 11°. Seguros y Pólizas. El Gobierno nacional, en uso de sus facultades conferidas por los numerales 11 y 25 del artículo 189 de la Constitución Política, los literales f) y r) del artículo 48,1 y 93 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y los artículos 5° y 6° de la Ley 389 de 1997, reglamentará la expedición y comercialización de pólizas para el aseguramiento de los instrumentos musicales que sean registrados, y cuyo valor comercial supere los dos (2) SMLMV.</p> <p>Artículo 12°. Acceso a la información. El acceso a la información del Simus será libre, salvo por lo establecido en las normas vigentes relativas a la protección de datos personales, reserva industrial y comercial, secretos empresariales, información privilegiada y reservada. La información sobre inversiones de privados en la música no será pública.</p> <p>El Simus acopia y administra la información sobre la actividad musical en Colombia y de comercialización de productos musicales en diferentes medios, análogos o digitales. Es obligación de los agentes suministrar la información que el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, requiera para efectos de la conformación y mantenimiento del Simus.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, podrá establecer registros obligatorios según las necesidades del sistema de información de agentes del sector de la música que sean necesarios para el fortalecimiento del ecosistema, lo anterior sin perjuicio de lo establecido en las normas vigentes relativas a la protección de datos personales, reserva legal, secretos empresariales, información privilegiada y reserva de informaciones, y sin atentar contra la sana competencia económica. Se excluyen de esta disposición los registros de agentes, instrumentos e inversiones privadas.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO V.</p> <p style="text-align: center;">Reconocimiento, fortalecimiento y fomento de las Prácticas Musicales y Sonoras Comunitarias</p> <p>Artículo 13°. Reconocimiento de las Prácticas Musicales y Sonoras Comunitarias. El Estado reconoce las prácticas musicales y sonoras de base comunitaria como las manifestaciones que integran prominentemente prácticas musicales o sonoras que surgen a partir de las comunidades, de la cotidianidad, de los saberes y de las vivencias de sus territorios.</p> <p>Dentro de las prácticas musicales y sonoras comunitarias, el Estado colombiano reconoce al sector de las músicas tradicionales, vivas y comunitarias (MTVC), en adelante citadas como MTVC, las cuales también corresponden a aquellas provenientes de prácticas ancestrales, de transmisión oral, de generación en generación, por sabedores y sabedoras, entre otros, portadores de una tradición específica a una comunidad, y que vinculan a sus comunidades a un territorio particular, así éste cambie.</p> <p>Así mismo, reconoce el carácter dinámico de estas manifestaciones y prácticas culturales, ante lo cual es consciente de que son cambiantes en el tiempo, dado bien a su adaptación o bien a su relevo generacional. Del mismo modo, reconoce que estas prácticas están vinculadas a los sistemas económicos de sus comunidades, representando un valor para el sustento económico de sus miembros, dinamizando una economía propia, así como requiriendo recursos de inversión en materiales, bienes y servicios para garantizar su libre práctica, ejecución y difusión.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de las Cultura, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, generará una estrategia de incentivos en busca de fortalecer las prácticas musicales y sonoras de base comunitaria, en territorios rurales y urbanos, a las que hace referencia este artículo.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, podrá crear un plan para la divulgación de las músicas tradicionales, vivas y comunitarias (MTVC) que guardan la creación musical que se generó en diversas épocas de la historia de Colombia.</p>	<p>Artículo 14°. Participación y diálogo social. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, propiciará escenarios de participación, diálogo social y veeduría con todas las organizaciones culturales, incluyendo aquellas que tengan un trabajo reconocido y articulado al territorio, bien sea barrial, comunal, zonal, rural o regional, nacional e internacional, y aquellas que representen a los diferentes agentes del SMC, con el fin de impulsar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ley.</p> <p>Parágrafo. Las entidades territoriales podrán realizar el acompañamiento y fortalecimiento de las organizaciones que lo soliciten, así como de sus articulaciones a nivel regional y nacional.</p> <p>Artículo 15°. El Ministerio de Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, las gobernaciones departamentales y las alcaldías distritales y municipales podrán promover y divulgar las prácticas musicales y sonoras comunitarias en sus regiones. Para tal fin, en el marco de los eventos y festivales financiados con recursos públicos, las entidades correspondientes deberán priorizar la contratación de artistas no masivos y organizaciones sin ánimo de lucro con experiencia en el sector.</p> <p>Parágrafo. Estos eventos y festivales financiados con recursos públicos deberán contar en su programación con mínimo el 40% de participación de artistas independientes o agrupaciones no masivas lideradas o conformadas por mujeres, cantautoras, instrumentistas o compositoras. Lo anterior sin perjuicio del aumento del porcentaje de participación de mujeres en esta disposición.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI</p> <p style="text-align: center;">Incentivos, facilidades y transparencia en el sector de la música en Colombia</p> <p>Artículo 16. Exención de IVA a instrumentos musicales. Modifíquese el artículo 478 del Decreto número 624 de 1989, por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuesto Nacionales, BIENES EXENTOS POR SU DESTINACIÓN O USO, el cual quedará así:</p>

<p>ARTÍCULO 478. LIBROS, REVISTAS Y ELEMENTOS MUSICALES EXENTOS. Están exentos del impuesto sobre las ventas los libros y revistas de carácter científico y cultural, según calificación que hará el Gobierno nacional. También están excluidos del impuesto sobre las ventas los instrumentos musicales, software y hardware de edición y creación sonora y los servicios de intermediación mediante licencia para puesta a disposición de fonogramas en internet, que sean de titularidad de artistas no masivos, según calificación que hará el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y la Dirección de Artes.</p> <p>Artículo 17°. Transporte aéreo de instrumentos musicales. Los instrumentos musicales podrán ser transportados como sustituto de la pieza de equipaje de mano en cabina, siempre y cuando sus dimensiones no excedan de 55cm x 35cm x 25cm o 115 cm lineales y no se supere el peso máximo establecido de 10 kg.</p> <p>En bodega, los instrumentos musicales podrán ser transportados sustituyendo a una de las maletas facturadas incluidas, siempre y cuando no superen las medidas de 158 cm entre alto, largo y ancho, y los 23 kg de peso máximo permitidos.</p> <p>Parágrafo. Serán objeto de este beneficio quienes se encuentren registrados en el Sistema de Información de la Música (Simus) y tengan la certificación expedida por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces.</p> <p>Artículo 18°. Priorización del sector de la música en la destinación de la Contribución Parafiscal Cultural de los Espectáculos Públicos de las Artes Escénicas. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, diseñará un mecanismo de priorización de los recursos de la Contribución Parafiscal Cultural de los Espectáculos Públicos de las Artes Escénicas, en el que las inversiones en el sector de la música, a través de las líneas de inversión establecidas en la Ley 1493 de 2011, sean proporcionales al recaudo generado para este sector y, que en ningún caso sean inferiores al 20% de la inversión.</p>	<p>Parágrafo. El mecanismo podrá contemplar excepciones a este mínimo, en función de las necesidades identificadas por las entidades territoriales y su categorización, los resultados de las convocatorias de inversión y, la disponibilidad de recursos.</p> <p>Artículo 19°. Visas especiales para el Sector de la Música. El Ministerio de Relaciones Exteriores deberá definir un régimen especial para el ingreso de personal del sector de la música, técnico y de producción extranjero con el objeto de realizar proyectos de música, entregas urgentes e importaciones temporales de bienes y equipos, sin necesidad de la expedición de visas de trabajo. Se requerirá la acreditación de un servicio de asistencia médica durante su permanencia en el país.</p> <p>De igual forma, El Ministerio de Relaciones Exteriores propenderá por gestionar acuerdos de cooperación con otros países que faciliten visas especiales a músicos colombianos.</p> <p>Artículo 20°. Obligación de revelar las radiodifusiones patrocinadas. Quien haya recibido algún pago o promesa de pago en dinero, especie o retribución de cualquier naturaleza, que se realice para privilegiar la comunicación pública, puesta a disposición pública, divulgación o difusión de una o varias obras musicales o fonogramas en medios de comunicación, plataformas y/o canales de difusión digitales deberá revelar al público consumidor de forma clara y precisa que aquel corresponde a un espacio patrocinado.</p> <p>Artículo 21°. Gestión fraudulenta. Será un Gestor Fraudulento la persona natural o jurídica que, sin ser sociedad de gestión colectiva, autorice a terceros la comunicación o ejecución pública de obras musicales, fonogramas, interpretaciones o ejecuciones musicales fijadas en fonogramas, sin tener la calidad de titular o representante del titular debidamente acreditado de los respectivos derechos autorizados, y que adicionalmente no especifique en la autorización o paz y salvo cuál es el repertorio que representa y la forma de utilización del mismo. Los paz y salvos emitidos por un Gestor Fraudulento no gozarán de validez ni tendrán efectos jurídicos.</p>
<p>Parágrafo. Quien realice Gestión Fraudulenta, deberá pagar al titular del derecho infringido, su representante y al usuario defraudado, una reparación o indemnización adecuada en compensación por los daños y perjuicios sufridos, sin perjuicio de que pueda ser denunciado penalmente, de conformidad con las conductas establecidas en los artículos 270, 271 y 272 de la ley 599 del 2000.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VII Disposiciones finales</p> <p>Artículo 22°. Evaluación de impacto de la Ley. Tres (3) años después de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, deberá realizar una evaluación de impacto sobre su implementación en el sector musical.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio determinará los periodos adicionales en los que se continuará realizando la evaluación de impacto, después de la primera realización.</p> <p>Artículo 23°. Veeduría. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, garantizará la participación efectiva de las organizaciones de la sociedad civil que conforman el Sector de la Música para realizar veeduría frente al cumplimiento de estas disposiciones.</p> <p>Para tal efecto, el Ministerio deberá asegurar mecanismos claros, accesibles y periódicos de participación, y tendrá en cuenta de manera vinculante las observaciones, recomendaciones y comentarios que realice la sociedad civil, a fin de introducir las modificaciones necesarias en los procedimientos o adelantar las sanciones que correspondan, de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>Artículo 24°. Promoción y difusión de la ley. Para efectos de garantizar una efectiva implementación de la presente ley, se desarrollará un plan de promoción y difusión, por parte del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga</p>	<p>sus veces, a nivel nacional, departamental y local, para que los agentes tengan conocimientos de los beneficios de la presente ley una vez esté en vigencia.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o quien haga sus veces, en coordinación con la Dirección Nacional de Derecho de Autor, implementarán un plan permanente de capacitaciones en todo el territorio nacional para agentes del sector de la música en Colombia, donde se les enseñe sobre sus derechos, la forma de protegerlos y explotarlos económicamente, y se les capacite sobre la estructura de la industria musical, sus agentes, el papel y roles que desempeña cada uno, desde un enfoque legal, comercial y práctico. Para estos procesos de capacitación se optará por los liderados por agentes y entidades idóneas del sector, procurando la generación de capacidades y competitividad de los agentes.</p> <p>Parágrafo 2. Además de las obligaciones dispuestas en esta ley, las emisoras, plataformas y medios digitales y electrónicos adoptarán campañas preventivas advertir la difusión de contenidos obscenos, discriminatorios o que promuevan violencia, lo anterior sin perjuicio de los derechos fundamentales.</p> <p>Artículo 25° (NUEVO). Los recursos del Fondo de la música debe ser reglamentados por el Gobierno Nacional, fundamentados en la austeridad del gasto, el SIMU será gratuito y digital, no se podrá utilizarse como requisito excluyente para acceder a beneficios.</p> <p>Artículo 26° (NUEVO). Excepción para entidades religiosas. Las iglesias, confesiones y entidades religiosas quedarán exceptuadas de los registros creados por la presente ley cuando se trate de actividades propias del culto, la música litúrgica o ministerial.</p> <p>Artículo 27° (NUEVO). Apoyo a la transición digital y protección de derechos de autor en plataformas digitales: El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en coordinación con la Dirección Nacional de Derecho de Autor y otras entidades competentes, implementará programas de apoyo para la digitalización de los agentes del sector musical. Estos programas incluirán capacitaciones y recursos destinados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la formación en el uso de plataformas digitales: Se brindarán cursos y talleres para músicos, productores, compositores y otros agentes del sector

<p>musical sobre el uso y aprovechamiento de plataformas de distribución digital, como servicios de streaming, redes sociales y plataformas de monetización de contenido.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protección de derechos de autor en el entorno digital: Se garantizará la protección de los derechos de autor y conexos de los artistas y productores en el entorno digital, mediante campañas de sensibilización y el fortalecimiento de mecanismos legales para la gestión, monitoreo y defensa de los derechos en plataformas digitales nacionales e internacionales. • Fomento de la innovación tecnológica: Se impulsarán iniciativas que promuevan el uso de tecnologías emergentes, para la distribución de música, apoyando la adaptación de la industria musical a las nuevas tendencias digitales y a las necesidades del mercado. <p>Artículo 28° (NUEVO). Participación de las músicas tradicionales, vivas y comunitarias y de los artistas locales en las festividades municipales. Las entidades territoriales deberán garantizar la participación efectiva del sector de las músicas tradicionales, vivas y comunitarias (MTVC), así como de artistas locales, en la programación artística y cultural de las ferias, fiestas, carnavales y celebraciones oficiales que se realicen en su territorio.</p> <p>Para tal efecto, las administraciones municipales y distritales deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Incluir, dentro de los planes de programación cultural, un porcentaje no inferior al 30% de los espacios artísticos para agrupaciones, colectivos y artistas pertenecientes a las músicas tradicionales, vivas y comunitarias del territorio. 2. Priorizar la contratación de artistas y agrupaciones locales, de conformidad con los principios de transparencia, selección objetiva y promoción de la cultura consagrados en la normatividad vigente. 3. Establecer mecanismos de convocatoria pública y participativa, que aseguren la visibilidad y el acceso equitativo del sector MTVC y de los artistas locales a los escenarios culturales del municipio. <p>Parágrafo. El Ministerio de las Artes, las Culturas y los Saberes reglamentará lo dispuesto en este artículo dentro de los 12 meses siguientes a la expedición de la presente ley, para lo cual realizará las mesas correspondientes con los actores involucrados.</p>	<p>Artículo 29°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 16 de septiembre de 2025 al PROYECTO DE LEY No. 048 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE, PROMUEVE Y FORTALECE EL SECTOR DE LA MÚSICA EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Cordialmente,</p> <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador Ponente</p> <p>El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 16 de septiembre de 2025, de conformidad con el texto propuesto para segundo debate.</p> <p>DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General</p>
--	--

CONCEPTO JURÍDICO

CONCEPTO JURÍDICO INSTITUTO COLOMBIANO PARA LA EVALUACIÓN DE LA EDUCACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO PROYECTO DE LEY NÚMERO 13 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones.

<div style="text-align: center;">  <p>ICFES</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>*202410109252*</p> <p>Fecha Radicado: 2024-12-11 08:20:40.523</p> </div> <p>Al contestar por favor cite: Radicado No.: 202410109252</p> <p>Doctor JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Honorable Senador CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA julio.elias@senado.gov.co Carrera 7 # 8-68 Piso 1 Capitolio Nacional Bogotá D.C.</p> <p>Asunto: Concepto Proyecto de Ley n°. 013 de 2024 - Senado "Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones"</p> <p>Honorable senador,</p> <p>De manera atenta, en documento adjunto me permito remitir el concepto emitido de manera conjunta entre el Ministerio de Educación Nacional (MEN) y el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), este último en calidad de entidad vinculada al MEN sobre el proyecto de ley No. 013 de 2024 - Senado "Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Estamos atentos a proporcionar la colaboración en las iniciativas legislativas que redunden en el mejoramiento de la educación del país</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Brahim Daniel Montoya Zuleta Jefe de la Oficina Asesora Jurídica OFICINA ASESORA JURÍDICA</p>	<p>Doctor JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Honorable Senador CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA julio.elias@senado.gov.co Carrera 7 # 8-68 Piso 1 Capitolio Nacional Bogotá D.C.</p> <p>Asunto: Concepto Proyecto de Ley n°. 013 de 2024 - Senado "Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones"</p> <p>Honorable senador,</p> <p>En atención al asunto, el Ministerio de Educación Nacional (MEN), junto con el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), este último en calidad de entidad vinculada al MEN, emitimos el presente concepto respecto al Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones", incorporando el correspondiente análisis jurídico, técnico y financiero.</p> <p>I. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE LEY SEGÚN EL TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Número</p> <p>Origen del proyecto</p> <p>Fecha de radicación</p> <p>Título del proyecto</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Proyecto de Ley – PL – 013 de 2024</p> <p>Senado de la República</p> <p>20 de julio de 2024</p> <p>Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Autor del proyecto</p> <p>Ponente del proyecto</p> <p>Objeto del proyecto</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>H.S. CLAUDIA MARÍA PÉREZ GIRALDO</p> <p>H.S. JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</p> <p>Establecer, en todo el territorio nacional, la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes acreditados en los grupos A, B y C del Sisbén IV, incluyendo sus respectivos</p> </td> </tr> </table>	<p>Número</p> <p>Origen del proyecto</p> <p>Fecha de radicación</p> <p>Título del proyecto</p>	<p>Proyecto de Ley – PL – 013 de 2024</p> <p>Senado de la República</p> <p>20 de julio de 2024</p> <p>Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones</p>	<p>Autor del proyecto</p> <p>Ponente del proyecto</p> <p>Objeto del proyecto</p>	<p>H.S. CLAUDIA MARÍA PÉREZ GIRALDO</p> <p>H.S. JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</p> <p>Establecer, en todo el territorio nacional, la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes acreditados en los grupos A, B y C del Sisbén IV, incluyendo sus respectivos</p>
<p>Número</p> <p>Origen del proyecto</p> <p>Fecha de radicación</p> <p>Título del proyecto</p>	<p>Proyecto de Ley – PL – 013 de 2024</p> <p>Senado de la República</p> <p>20 de julio de 2024</p> <p>Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones</p>				
<p>Autor del proyecto</p> <p>Ponente del proyecto</p> <p>Objeto del proyecto</p>	<p>H.S. CLAUDIA MARÍA PÉREZ GIRALDO</p> <p>H.S. JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</p> <p>Establecer, en todo el territorio nacional, la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes acreditados en los grupos A, B y C del Sisbén IV, incluyendo sus respectivos</p>				

<p>subgrupos, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya.</p> <p>Teniendo en cuenta que el examen ICfes Pre-Saber es una herramienta de preparación para el ICfes Saber 11, el cual, a su vez, es requerido para la admisión a Instituciones de Educación Superior, y que el Examen de Validación del Bachillerato permite obtener el título de bachiller, esta medida busca eliminar barreras económicas, promover la equidad y garantizar una mayor accesibilidad a la educación superior en Colombia. (Art. 1 PL)</p> <p>Artículos relevantes del proyecto</p> <p><u>"[...] Artículo 2°. Gratuidad de los exámenes de Estado ICfes Pre-Saber, ICfes Saber 11 y Validación del Bachillerato. Los costos de los exámenes de Estado ICfes Pre-Saber, ICfes Saber 11 y Validación del Bachillerato serán gratuitos para los y las estudiantes que pertenezcan a los grupos A, B y C del Sisbén IV incluyendo sus respectivos subgrupos, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya.</u></p> <p><u>Parágrafo Los exámenes ICfes Saber 11 y Validación del Bachillerato serán gratuitos únicamente cuando el examen se presenta por primera vez. Si el estudiante debe presentarlo por segunda vez, deberá asumir el 50% del valor. A partir de la tercera vez, el estudiante deberá cubrir el valor total.</u></p> <p><u>Artículo 3°. Acreditación de pertenencia a los grupos A, B, o C de Sisbén IV para acceder a los beneficios de esta ley. Para acceder a la gratuidad o descuentos previstos en esta ley, los estudiantes deberán acreditar que no cuentan con los recursos para asumir el costo de los exámenes de Estado ICfes Pre-Saber, ICfes Saber 11 y Validación del Bachillerato. Obligatoriamente, se deberá verificar ante el ICfes la acreditación de pertenencia dentro del aplicativo del Sisbén IV, o el sistema que lo modifique o sustituya, utilizando la cédula de ciudadanía o, en caso de menores de edad, la tarjeta de identidad.</u></p> <p><u>Artículo 4°. Financiación. El Gobierno Nacional apropiará los recursos necesarios para garantizar la implementación, de lo dispuesto en la presente ley. Las apropiaciones requeridas se ajustarán al marco de gasto de mediano plazo del sector y estarán sujetas a las disponibilidades presupuestales vigentes.</u></p> <p><u>Artículo 5°. Inspección, Vigilancia y Control. El Ministerio de Educación Nacional ejercerá sus funciones de inspección, vigilancia y control en relación con las disposiciones contenidas en la presente ley [...]"</u></p>	<p style="text-align: center;">II. ANÁLISIS JURÍDICO</p> <p>2.1. Propuesta de gratuidad en los exámenes del Icfes: análisis normativo y sostenibilidad financiera</p> <p>El proyecto de ley propone la gratuidad para los exámenes de Estado Saber 11 y la Validación del Bachillerato, así como para el examen de ensayo aplicado por el Icfes denominado "Pre Saber" mediante Resolución Icfes 000675 de 2019¹, iniciativa que está dirigida a estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV. En este contexto, resulta pertinente traer a colación el marco normativo que regula al Icfes, el cual establece que la financiación de estas pruebas depende exclusivamente de las tarifas recaudadas por la Entidad, normativa que garantiza que los costos asociados a la realización de los exámenes sean cubiertos a través del cobro directo, salvaguardando la sostenibilidad financiera de los servicios prestados, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 635 de 2000² <p>La Ley 635/2000 establece principios para la determinación de tarifas por concepto de los servicios que presta el Icfes y sus disposiciones que aluden tales aspectos son los siguientes:</p> <p>(...) Artículo 1°. Autorízase al Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior Icfes o quien haga sus veces, para definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados por él.</p> <p>Artículo 2°. El Icfes o quien haga sus veces podrá cobrar por la prestación de los siguientes servicios:</p> <p>a) La realización de exámenes para la mediación y evaluación educativa, así como el procesamiento y la producción de los resultados, expedición de diplomas, certificados y duplicados de resultados (...)</p> <p>Artículo 3°. La base para la liquidación de las tarifas será el costo de los servicios definidos en el artículo anterior.</p> <p>Artículo 4°. Las tarifas se fijarán en salarios mínimos legales diarios o mensuales vigentes. (...).</p> <p>Con ellas se buscará la recuperación total o parcial de los costos de los servicios prestados por el Icfes o quien haga sus veces, para lo cual se utilizarán las siguientes pautas técnicas, teniendo en cuenta los costos de las operaciones y los costos de los programas de tecnificación:</p> <hr/> <p>¹ Por la cual se reglamenta el proceso de inscripción a los exámenes que realiza el Icfes.</p> <p>² Por la cual se fijan el sistema y métodos para que el Icfes fije las tarifas por concepto de los servicios que presta y dicta otras disposiciones.</p>
<p>a) Elaboración y normalización de flujogramas para los diferentes procesos con el propósito de determinar sus rutinas;</p> <p>b) Cuantificación de los materiales, suministros y los demás insumos tecnológicos y de recurso humano, utilizados, anualmente, en cada uno de los procesos y procedimientos definidos en el literal anterior. Estos insumos deben incluir unos porcentajes de los gastos de administración general del Icfes o quien haga sus veces cuantificados siguiendo las normas y principios aceptados de contabilidad de costos;</p> <p>c) Valoración a precios de mercado de los insumos descritos en el literal anterior para cada uno de los procesos y procedimientos. Cuando uno de los procedimientos deba contratarse con terceros, se tomará el valor del servicio contratado;</p> <p>d) Valoración del recurso humano utilizado directamente en la prestación de servicio, tomando como base los salarios y prestaciones de la planta de personal del Icfes o quien haga sus veces así como el valor de los contratos que se celebren para el efecto;</p> <p>e) Cuantificación de los costos y programas de tecnificación y modernización de la operación de los servicios;</p> <p>f) Estimación de las frecuencias de utilización de los servicios. La frecuencia se entiende como el número de operaciones o ejecuciones de cada uno de los servicios prestados por el Icfes o quien haga sus veces.</p> <p>Parágrafo 1°. Tanto la definición de procedimientos, como la cuantificación de los costos deberá hacerse bajo parámetros de máxima eficiencia, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Plan General de Contabilidad Pública.</p> <p>Parágrafo 2° El Icfes o quien haga sus veces para fomentar la democratización en el acceso a la educación superior, fijara las tarifas del examen de estado para el ingreso a la educación superior con base en rangos que respondan a las condiciones socioeconómicas de los estudiantes de grado 11 según el valor mensual de la pensión escolar informada por cada plantel educativo.</p> <p>Artículo 6°. El pago de las tarifas estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación de los servicios ofrecidos por el Icfes o quien haga sus veces (...). (Destacado no es original)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ley 1324 de 2009³ <p>La Ley 1324/2009, además de regular la estructura y funciones del Icfes, establece las bases para la financiación de los servicios que presta la Entidad, detalladas en las siguientes disposiciones:</p> <p>Artículo 7°. Exámenes de estado y la medición de la calidad de la educación en Colombia. El Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), practicará los siguientes exámenes de Estado e instrumentos de medición:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Medición nacional de la calidad de la educación inicial que ofrecen las instituciones educativas en el nivel preescolar. 2. Exámenes para evaluar oficialmente la educación básica primaria y secundaria. 3. Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan el nivel de educación media, o a quienes deseen acreditar que han obtenido los conocimientos y competencias esperados de quienes terminaron dicho nivel. 4. Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan los programas de pregrado en las instituciones de educación superior (...). <p>El Icfes, en la realización de los exámenes de Estado establecidos en los numerales 3 y 4, deberá hacerlo en condiciones que cubran todos sus costos, según los criterios de contabilidad generalmente aceptados. Los costos se establecerán de conformidad con la Ley 635 de 2000. Los costos se recuperarán con el cobro directo a los evaluados, según su capacidad de pago, en los términos que defina el Gobierno nacional a través del Ministerio de Educación Nacional. El recaudo se hará siempre por cuenta y riesgo del Icfes e ingresará a su patrimonio (...).</p> <p>Artículo 12. (...) El ICfes establecerá las tarifas necesarias para que las evaluaciones que se le encomienden cubran en forma completa los costos y gastos que ocasionen, según principios de contabilidad generalmente aceptados, salvo las excepciones contempladas en la Ley 635 de 2000.</p> <p>El ICfes tendrá, por lo menos las funciones a las que se refiere esta ley y las que a continuación se describen:</p> <p>(...)</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados en lo concerniente a las funciones señaladas para el ICfes (...). (Destacado no es original) <hr/> <p>³ Por la cual se fijan parámetros y criterios para organizar el sistema de evaluación de resultados de la calidad de la educación, se dictan normas para el fomento de una cultura de la evaluación, en procura de facilitar la inspección y vigilancia del Estado y se transforma el Icfes.</p>

<p>• Decreto 5014 de 2009⁴</p> <p>Esta disposición normativa, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Ley 1324 de 2009, estableció las funciones del Icfes de acuerdo con la estructura conferida a la Entidad por dicha ley y, en relación con el asunto que nos compete sobre las tarifas, el Decreto 5014 de 2009 dispuso:</p> <p>Artículo 6°. Funciones. Son funciones de la Junta Directiva de la Empresa, las siguientes:</p> <p>(...)</p> <p>5. Fijar las tarifas para la realización de los exámenes de Estado, y los demás servicios del Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación - Icfes, teniendo en cuenta que estas cubran en forma completa los costos y gastos que ocasionen, según los principios de contabilidad generalmente aceptados, y teniendo en cuenta el parágrafo del artículo 4° de la Ley 635 de 2000 (...). (Destacado no es original)</p> <p>Como se destacó en el marco normativo, un aspecto relevante en lo que concierne al asunto de definir y recaudar las tarifas correspondientes a los servicios prestados por el Icfes de la Ley 635 de 2000 aparece en el parágrafo 2° del artículo 4, que señala:</p> <p>«Parágrafo 2°. El Icfes o quien haga sus veces para fomentar la democratización en el acceso a la educación superior, fijará las tarifas del examen de estado para el ingreso a la educación superior con base en rangos que respondan a las condiciones socioeconómicas de los estudiantes de grado 11 según el valor mensual de la pensión escolar informada por cada plantel educativo»</p> <p>Esta norma permitía establecer tarifas diferenciales para los usuarios según el valor de la pensión escolar, lo cual se aplica actualmente, donde existen tarifas para el examen Saber 11 basadas en ese criterio. No obstante, con la entrada en vigor de la Ley 1324 de 2009 se hace necesario realizar un breve análisis sobre la vigencia y la aplicación del parágrafo precitado, en lo que dispone a las tarifas, comoquiera que el artículo 7 de la Ley 1324 de 2009, que trata exclusivamente sobre exámenes de Estado, en lo que refiere a las tarifas, dice lo siguiente: «(...) El Icfes, en la realización de los exámenes de Estado establecidos en los numerales 3 y 4⁵, deberá hacerlo en condiciones que cubran todos sus costos, según los criterios de contabilidad generalmente aceptados. Los costos se establecerán de conformidad con la Ley 635 de 2000. Los costos se recuperarán con el cobro directo a</p> <p>⁴ Por el cual se modifica la estructura del Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación – Icfes, y se dictan otras disposiciones.</p> <p>⁵ «3. Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan el nivel de educación media, o a quienes deseen acreditar que han obtenido los conocimientos y competencias esperados de quienes terminaron dicho nivel.</p> <p>4. Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan los programas de pregrado en las instituciones de educación superior».</p>	<p>los evaluados, según su capacidad de pago, en los términos que defina el Gobierno nacional a través del Ministerio de Educación Nacional. El recaudo se hará siempre por cuenta y riesgo del Icfes e ingresará a su patrimonio (...).»</p> <p>Luego, el artículo 12 del mismo cuerpo normativo, indica lo siguiente:</p> <p>«El ICFES establecerá las tarifas necesarias para que las evaluaciones que se le encomienden cubran en forma completa los costos y gastos que ocasionen, según principios de contabilidad generalmente aceptados, salvo las excepciones contempladas en la Ley 635 de 2000». (Subrayado no es original)</p> <p>Entonces, en principio, se desprenden las siguientes reglas jurídicas de estas dos normas (Ley 635 de 200 y Ley 1324 de 2009):</p> <ol style="list-style-type: none"> Las tarifas deben cubrir completamente los costos en los que incurre el Icfes para realizar los exámenes; No obstante, las tarifas para los evaluados pueden ser menores que el costo de su examen (considerado individualmente), de acuerdo con la capacidad de pago de cada estudiante y en los términos que defina el Gobierno nacional a través del Ministerio de Educación Nacional; y, Por tanto, la única forma de cumplir con los puntos i y ii es establecer que las tarifas para algunos estudiantes sean más altas, de modo que cubran la diferencia. De otra manera, no sería posible que las tarifas cubran completamente los costos y, al mismo tiempo, que algunos evaluados paguen solo una parte del costo de su examen. <p>En efecto, el parágrafo 2 del artículo 4 de la Ley 635 de 2000 establece que «[e]l Icfes o quien haga sus veces para fomentar la democratización en el acceso a la educación superior, fijará las tarifas del examen de estado para el ingreso a la educación superior con base en rangos que respondan a las condiciones socioeconómicas de los estudiantes de grado 11 según el valor mensual de la pensión escolar informada por cada plantel educativo», lo que en estricto sentido y alcance se entendería que el valor de la pensión que una persona paga en su colegio sería el único criterio diferencial tarifario que podría aplicar el Icfes.</p> <p>Por otro lado, el artículo 7 de la Ley 1324 de 2009 establece que «[e]l Icfes, en la realización de los exámenes de Estado establecidos en los numerales 3 y 4, deberá hacerlo en condiciones que cubran todos sus costos, según los criterios de contabilidad generalmente aceptados. Los costos se establecerán de conformidad con la Ley 635 de 2000. Los costos se recuperarán con el cobro directo a los evaluados, según su capacidad de pago (...)».</p> <p>Conforme con lo anterior, ambos artículos buscan establecer tarifas que se ajusten a la capacidad económica de los estudiantes, aunque con enfoques distintos, toda vez que, el parágrafo 2 del artículo 4 de la Ley 635 de 2000 se centra en establecer rangos basados en el valor de la pensión escolar, limitándose a los estudiantes de grado 11 como sujetos</p>
<p>pasivos. En contraste, el artículo 7 de la Ley 1324 de 2009 menciona la capacidad de pago de manera más general, aplicable a cualquier persona que utilice el servicio de evaluación educativa que presta el Icfes, incluyendo el examen Saber 11 y además los exámenes Saber Pro y TyT.</p> <p>En este contexto, se considera que el artículo 7 de la Ley 1324 de 2009 derogó tácitamente la norma anterior contenida en el parágrafo 2 del artículo 4 de la Ley 635 de 2000 al introducir una referencia más amplia y flexible sobre la capacidad de pago como criterio diferencial de tarifas.</p> <p>En virtud de lo expuesto, resulta jurídicamente viable, conforme con lo dispuesto en la Ley 1324 de 2009 y la Ley 635 de 2000, establecer tarifas diferenciales para los exámenes de Estado aplicados por el Icfes, basadas exclusivamente en su costo. Esto puede implementarse sin recurrir como criterio exclusivo al valor de la pensión escolar, siempre que dichas tarifas cubran la totalidad de los costos asociados, los cuales deben ser recuperados a través del cobro directo a los evaluados, considerando su capacidad de pago.</p> <p>Esta medida no solo asegura la recuperación de los gastos, como lo prevén las mencionadas leyes, sino que además contribuye al fortalecimiento de los recursos de la Entidad, promoviendo su sostenibilidad financiera. Asimismo, permite optimizar los costos operativos de los exámenes de Estado, garantizando la continuidad y eficiencia de los servicios prestados por el Icfes.</p> <p>2.2. Tarifas diferenciales en los exámenes Saber 11, Validación del Bachillerato y Pre Saber mediante la aplicación del Sisbén IV</p> <p>El proyecto de ley tiene como objetivo establecer, en todo el territorio nacional, la gratuidad de los exámenes de Estado Saber 11, la Validación del Bachillerato y el examen de ensayo Pre Saber, para los estudiantes clasificados en los grupos A, B y C del Sisbén IV, incluidos sus subgrupos o cualquier sistema equivalente que lo modifique o sustituya.</p> <p>Esta iniciativa, en concordancia con la normativa vigente, propone un modelo de tarifa diferencial plenamente alineado con lo dispuesto en la Ley 1324 de 2009 y la Ley 635 de 2000, comoquiera que, al establecer tarifas específicas para los estudiantes de los mencionados grupos, la propuesta respeta los principios de equidad y sostenibilidad financiera previstos en estas leyes, ajustándose a los límites normativos establecidos.</p> <p>Para garantizar una fijación tarifaria adecuada, es indispensable contar con una herramienta que permita una focalización precisa, asegurando que las tarifas sean justas y proporcionales a la capacidad económica de los estudiantes. En este contexto, el uso del Sisbén IV, propuesto como una herramienta clave para establecer tarifas diferenciales, permite, con su metodología, evaluar con precisión las condiciones socioeconómicas de los estudiantes, especialmente aquellos pertenecientes al sector público, lo que podría</p>	<p>facilitar la asignación equitativa de recursos, promoviendo una distribución justa de los costos educativos.</p> <p>De acuerdo con el CONPES 3877 de 2016, el SISBEN está diseñado para identificar a aquellos que necesitan apoyo basado en una evaluación exhaustiva de sus condiciones socioeconómicas, lo que de manera definitiva permite realizar una clasificación precisa y equitativa con el propósito de ajustar las tarifas de manera más justa, asegurando que los estudiantes que más lo necesitan reciban el apoyo adecuado y promoviendo la equidad en el acceso a los servicios educativos.</p> <p>El Sisbén IV, reconocido por su capacidad para clasificar a la población mediante técnicas estadísticas avanzadas, no solo asegura una mayor justicia social, sino que también respeta los principios contables y normativos de equidad. Así las cosas, integrar esta herramienta en la determinación de tarifas del Icfes ayuda a que la aplicación de los exámenes sea más inclusiva, evitando que las barreras económicas limiten la participación de los sectores más vulnerables. Al mismo tiempo, fortalece la sostenibilidad financiera del sistema educativo, al garantizar que las tarifas sean coherentes con las condiciones socioeconómicas de los beneficiarios.</p> <p>La implementación del Sisbén IV en este proceso permite una correlación directa entre la capacidad de pago de los estudiantes y las tarifas aplicables, asegurando así que el acceso a los servicios del Icfes sea más equitativo y sostenible. Además, la propuesta no afectará el proceso actual de recaudo, ya que este opera de manera independiente. Mientras el enfoque diferencial busca ajustar las tarifas según la capacidad económica de los evaluados, el proceso de recaudo continuará centrado en la gestión eficiente de los ingresos, fortaleciendo la operación del Icfes.</p> <p>Desde una perspectiva constitucional, el uso del Sisbén IV para la fijación de tarifas se alinea con los principios de igualdad y no discriminación establecidos en la Constitución Política de Colombia. Este enfoque respalda la inclusión social y la protección de los derechos de las comunidades más vulnerables, promoviendo la equidad en el acceso a las evaluaciones estatales. Asimismo, integra factores como género, pertenencia étnica, ruralidad y situación socioeconómica en el diseño de un esquema tarifario que refleje las diversidades del país.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es imprescindible que la propuesta legislativa contemple la modificación de las disposiciones específicas contenidas en la Ley 635 de 2000 y la Ley 1324 de 2009, relacionadas con el cobro directo a los estudiantes por la prestación del servicio de evaluación de la calidad educativa realizado por el Icfes, esto, debido a que la aplicación de los exámenes estaría subsidiada conforme a las nuevas disposiciones normativas sugeridas. De esta forma, se busca armonizar el marco normativo vigente con la nueva iniciativa legislativa, garantizando la coherencia entre las normas y evitando posibles discrepancias jurídicas que puedan dificultar su implementación.</p>

III. ANÁLISIS TÉCNICO

La iniciativa legislativa plantea la gratuidad de los exámenes de Estado Saber 11, la Validación del Bachillerato y el simulacro Pre Saber para los estudiantes clasificados en los grupos A, B y C del Sisbén IV, incluyendo sus respectivos subgrupos o cualquier sistema equivalente que lo modifique o sustituya. Adicionalmente, establece que, para acceder a estos beneficios de gratuidad o descuentos, los estudiantes deberán demostrar que no cuentan con los recursos económicos suficientes para asumir el costo de dichos exámenes.

En igual sentido, establece el texto legislativo que, la verificación de la acreditación en el Sisbén IV, o en el sistema que lo reemplace, será obligatoria y deberá realizarse ante el Icfes mediante la consulta del documento de identidad, ya sea cédula de ciudadanía para mayores de edad o tarjeta de identidad en el caso de menores (véase el artículo 3 del P.L. modificado).

En cuanto a la aplicación del Sisbén IV como herramienta para la fijación de tarifas diferenciales, no se presentan objeciones, tal como se explicó en detalle en el anterior acápite. Sin embargo, al establecer que el beneficio será otorgado a los estudiantes clasificados en los grupos A, B y C del Sisbén IV, incluidos sus subgrupos, se identifica la necesidad de realizar una adecuación técnica y una modificación jurídica en lo actualmente dispuesto para el Icfes, para garantizar la implementación efectiva de esta disposición, asegurando su coherencia con el marco normativo vigente y la operatividad de las herramientas administrativas del Icfes.

Por tanto, consideramos que dicha precisión debe estar claramente dispuesta en el texto de la propuesta legislativa, a saber:

3.1. Necesidad de fortalecer el proyecto de ley para abordar los desafíos técnicos y administrativos en la aplicación del Sisbén IV en las tarifas educativas

El SISBEN IV emerge como la herramienta más adecuada para la evaluación y ajuste de tarifas en el ámbito educativo, comoquiera que su metodología permite una evaluación detallada de las condiciones económicas de hogares, familias o individuos, considerando factores como el empleo, los ingresos y las características de vivienda⁶.

En este contexto, la focalización individual se sustenta en un enfoque de bienestar centrado en los ingresos, cuyo propósito es medir y clasificar a los hogares según su nivel de recursos económicos. La metodología del SISBEN IV se basa en un modelo de presunción de recursos, que predice la capacidad de generación de ingresos de los hogares a partir de sus características socioeconómicas. Con base en esta evaluación, el SISBEN IV clasifica a los hogares en cuatro grupos principales, organizados desde los más vulnerables hasta aquellos que no presentan condiciones de pobreza o

⁶ Manual operativo Sisbén IV Versión 2.0. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 2021.

vulnerabilidad⁷:

- Grupo A:** conformado por la población con menor capacidad de generación de recursos.
- Grupo B:** compuesto por hogares pobres, pero con mayor capacidad de generar ingresos que los del grupo A.
- Grupo C:** constituido por población vulnerable o en riesgo de caer en condición de pobreza.
- Grupo D:** conformado por población no pobre ni vulnerable.

En línea con la propuesta legislativa, los grupos A, B y C, que se caracterizan por diferentes niveles de capacidad de generación de ingresos, también cuentan con subniveles que permiten una diferenciación más precisa dentro de cada grupo, reflejando de manera más detallada las variaciones económicas entre los hogares. Para la propuesta que nos atañe, el Grupo A se divide en 5 subniveles, el Grupo B en 7 subniveles y el Grupo C en 18 subniveles, sumando un total de 30 categorías dentro de estos grupos.

Esta estructura detallada permite un ajuste más equitativo de las tarifas, ya que se basa en una evaluación exhaustiva de la situación socioeconómica de cada hogar. Esto garantiza que la capacidad de pago de cada núcleo familiar se refleje de manera adecuada, posibilitando una asignación tarifaria más justa y proporcional para los aplicantes de las pruebas.

Sin embargo, la implementación de la metodología del Sisbén IV al sistema de tarifas del Icfes, aunque técnicamente robusta y orientada hacia la equidad, podría enfrentar diversos inconvenientes técnicos y administrativos, tales como:

- i. El Sisbén IV utiliza una base de datos que requiere actualizaciones periódicas para reflejar los cambios en las condiciones socioeconómicas de los hogares. Si la información no está completamente actualizada o accesible al momento de la implementación, podrían producirse errores en la clasificación y asignación de tarifas, afectando la equidad del sistema.
- ii. Uno de los desafíos más relevantes es la ausencia de registro en el Sisbén IV para algunos estudiantes. Esto puede excluir a potenciales beneficiarios de los ajustes tarifarios, generando desigualdades en el acceso a los beneficios propuestos.
- iii. La utilización del Sisbén IV implica que el Icfes debe integrar su sistema de recaudo y gestión tarifaria con la base de datos del Sisbén IV. Este proceso requeriría inversiones significativas en tecnología, infraestructura y personal capacitado, además de una coordinación estrecha con las entidades responsables de administrar el Sisbén.
- iv. La implementación de esta metodología requiere que el Icfes valide individualmente la clasificación de los estudiantes en el Sisbén IV. Esto puede incrementar significativamente la carga administrativa, ya que implicaría

⁷ <https://portal.sisben.gov.co/Paginas/consulta-tu-grupo.html>

gestionar un mayor número de consultas, verificaciones y trámites.

Con base en lo expuesto y con el objetivo de mitigar los inconvenientes previamente señalados, consideramos esencial que el proyecto de ley aborde de manera específica los desafíos técnicos y administrativos asociados con la implementación del Sisbén IV como herramienta para la fijación de tarifas diferenciales.

En hilo de lo anterior, el proyecto de ley debe incorporar la promoción de campañas de registro masivo en el Sisbén IV, orientadas, entre otros grupos, a las poblaciones rurales, comunidades vulnerables y estudiantes que aún no estén registrados. Esta labor deberá ser liderada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en coordinación con las autoridades locales, con el fin de garantizar la inclusión de todos los estudiantes potencialmente beneficiarios en el sistema, ampliando de esta manera la cobertura de los beneficios contemplados en la ley. Para tal efecto, se sugiere incluir una disposición complementaria como parágrafo del artículo 2 del proyecto legislativo, en la que se exhorte a las entidades territoriales a fortalecer los procesos de "sisbenización" en sus respectivas jurisdicciones.

Además, es indispensable incorporar un mandato específico en el artículo 3 de la propuesta legislativa, orientado a que las entidades responsables, en particular el Departamento Nacional de Planeación (DNP), aseguren la actualización periódica y la accesibilidad de la base de datos del Sisbén IV para el Icfes. Este mandato debe incluir la definición de protocolos claros y precisos para el intercambio de información, con el propósito de garantizar que las clasificaciones reflejen de manera adecuada y actualizada las condiciones socioeconómicas de los estudiantes, fortaleciendo así la eficiencia y equidad en la asignación de beneficios.

Adicionalmente, en relación con el impacto económico, es fundamental asignar recursos específicos para garantizar la implementación y sostenibilidad de la medida. Estos recursos deberán destinarse, entre otros aspectos, a la capacitación del personal del Icfes, la mejora de su infraestructura tecnológica y la creación de sistemas operativos que aseguren la interoperabilidad con la base de datos del Sisbén IV. Para tal efecto, se recomienda que estos aspectos sean debidamente desarrollados en la exposición de motivos de la iniciativa legislativa, a fin de justificar su importancia y viabilidad económica. Asimismo, en caso de ser necesario, dichos elementos deberán ser incorporados en la memoria justificativa del decreto reglamentario que desarrolle la ley, garantizando la claridad y solidez del marco normativo.

3.2. Concurrencia de disposiciones en relación con una parte de la población objetivo

Mediante la Ley 2156 de 2021⁸ se estableció una exención para el pago del examen Saber

⁸ Por medio de la cual se crea una exención legal para el pago de las tarifas del examen de estado de la educación media saber 11

11 dirigida a las víctimas de la violencia que, además, pertenezcan a los grupos A, B y C del Sisbén IV, correspondientes a población en condición de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad. En dicha normativa, se asigna al Ministerio de Educación la responsabilidad de garantizar los recursos necesarios para su implementación, utilizando el Sisbén como herramienta de focalización.

En este contexto, resulta indispensable armonizar el presente proyecto de ley con la Ley 2156 de 2021, particularmente en lo relacionado con la población objetivo y las fuentes de financiación, con el propósito de evitar duplicidades normativas. Por ello, es necesario que el proyecto de ley contemple excepciones claras en cuanto a su aplicabilidad, asegurando una correcta coordinación entre ambas disposiciones legales y optimizando el uso de los recursos disponibles.

IV. ANÁLISIS FINANCIERO

Un análisis financiero integral resulta fundamental para que el parlamento pueda evaluar con precisión el impacto económico de cualquier proyecto de ley. En este sentido, el Icfes, aunque no ha sido formalmente parte de la iniciativa legislativa, ha adelantado la actualización de su esquema tarifario, considerando diversos escenarios con el propósito de garantizar la sostenibilidad financiera de la Entidad y la equidad en el acceso a sus servicios. Entre estas propuestas, destaca un esquema basado en las cuatro categorías principales del Sisbén IV, diseñado para atender las necesidades de los sectores más vulnerables de manera justa y proporcional.

Este esquema analizó una relación directa entre la clasificación socioeconómica determinada por el Sisbén IV y los costos de los exámenes ofrecidos por el Icfes. A diferencia de un modelo que consideraban los 51 subgrupos del Sisbén (como resultado de las cuatro categorías principales), esta propuesta simplifica el sistema al concentrarse exclusivamente en las categorías generales: Grupo A (población en pobreza extrema), Grupo B (población en pobreza), Grupo C (población vulnerable o en riesgo de pobreza) y Grupo D (población no pobre ni vulnerable). Esta estructura se alinea con los objetivos de la iniciativa legislativa al buscar una asignación tarifaria más equitativa.

Sin perjuicio de lo anterior, y como se mencionó anteriormente, para lograr una implementación eficaz y equitativa de la propuesta legislativa, es fundamental contar con datos precisos sobre la población potencialmente beneficiaria. Esto resulta crucial para determinar con claridad el impacto económico de la iniciativa y garantizar su sostenibilidad financiera.

Por ejemplo, en el análisis realizado por las oficinas asesoras de Planeación y Jurídica del Icfes en relación con la actualización tarifaria basada en los cuatro grupos del Sisbén IV, se evidenció que, de los estudiantes que presentaron el examen Saber 11 durante 2023, el 31.15% pertenecía a la categoría A, el 24.87% a la categoría B y el 15.57% a la categoría C. No obstante, un considerable 26.25% no se encontraba registrado en el Sisbén IV, lo que plantea un desafío significativo para determinar con precisión la población total beneficiaria.

Esta brecha de información dificulta calcular de manera exacta el impacto económico real de la propuesta, subrayando la necesidad de implementar estrategias que aseguren la inclusión de los estudiantes no registrados en el Sisbén IV. Asimismo, es indispensable desarrollar herramientas y mecanismos que permitan identificar con mayor exactitud a los potenciales beneficiarios y evitar sobreestimaciones en la planificación financiera de la medida.

Adicionalmente, es fundamental obtener el pronunciamiento del Ministerio de Hacienda sobre la viabilidad económica del proyecto de ley, que incluya una evaluación basada en el impacto financiero proyectado, que determine si el Gobierno Nacional está en capacidad de asumir los costos asociados a la implementación de esta iniciativa, así como identificar a través de qué cartera se canalizarían los recursos necesarios para su ejecución.

Es particularmente relevante tener en cuenta tanto los beneficios previstos como las limitaciones señaladas, ya que la propuesta legislativa establece que será el Gobierno Nacional quien deberá garantizar la apropiación de los recursos necesarios para su desarrollo. Este análisis resulta indispensable para asegurar la sostenibilidad financiera del proyecto y su coherencia con las políticas fiscales vigentes.

La propuesta señala que las apropiaciones requeridas deberán ajustarse al marco de gasto de mediano plazo del sector, estando además sujetas a las disponibilidades presupuestales vigentes. Esto plantea un desafío adicional, dado que, de acuerdo con su naturaleza jurídica, el lcfes no forma parte del Presupuesto General de la Nación, lo que podría generar restricciones en cuanto a la asignación de recursos.

En este contexto, el pronunciamiento del Ministerio de Hacienda resulta indispensable para definir la sostenibilidad financiera del proyecto y determinar si las condiciones presupuestales actuales permiten garantizar su implementación sin comprometer otros compromisos fiscales del Estado.

V. CONCLUSIÓN

La propuesta legislativa que busca garantizar la gratuidad de los exámenes Saber 11, Validación del Bachillerato y Pre Saber representa un avance significativo en la promoción de la equidad educativa en Colombia. Sin embargo, su implementación efectiva y sostenible requiere un análisis integral que considere las implicaciones jurídicas, técnicas y financieras de su adopción.

Desde el punto de vista jurídico, es imperativo armonizar la propuesta con el marco normativo vigente, en particular con la Ley 635 de 2000 y la Ley 1324 de 2009, las cuales establecen que las tarifas del lcfes deben cubrir los costos de los servicios ofrecidos, respetando principios de recuperación financiera. En este sentido, la propuesta debe incluir las modificaciones necesarias para garantizar que los ajustes tarifarios no entren en conflicto con estas disposiciones legales. Asimismo, es esencial evitar duplicidades

normativas con leyes vigentes, como la Ley 2156 de 2021, mediante la inclusión de excepciones claras y mecanismos de coordinación.

En el aspecto técnico, el uso del Sisbén IV como herramienta de focalización de los beneficiarios constituye una estrategia robusta para garantizar que los beneficios lleguen a quienes más los necesitan. No obstante, el esquema tarifario basado en las cuatro categorías principales del Sisbén IV, analizado previamente por el lcfes, ofrece un modelo ajustado a las realidades socioeconómicas de la población, al promover tarifas proporcionales y justas. No obstante, su efectividad está condicionada por la capacidad de garantizar datos actualizados y precisos sobre los potenciales beneficiarios. La exclusión del 26.25% de estudiantes no registrados en el Sisbén IV, evidenciada en el análisis del lcfes conforme los estudiantes que aplicaron los exámenes de Estado en la vigencia 2023, resalta la necesidad de estrategias concretas para su inclusión, asegurando que las medidas sean aplicables de manera equitativa y sin sesgos.

En el ámbito financiero, la sostenibilidad del proyecto depende de un análisis riguroso del impacto económico, considerando que el lcfes, por su naturaleza jurídica, no forma parte del Presupuesto General de la Nación. Asimismo, es imperativo que el Ministerio de Hacienda evalúe la viabilidad fiscal de la propuesta, identificando las fuentes de financiación y asegurando que las apropiaciones necesarias se ajusten al marco de gasto de mediano plazo y a las disponibilidades presupuestales.

Por último, reiteramos la disposición de estas Entidades para proporcionar información adicional y contribuir al debate parlamentario de este proyecto, que tiene el potencial de beneficiar a una parte significativa de la población que presenta los exámenes establecidos en la propuesta, para lo cual sugerimos la conformación de una mesa técnica que permita un análisis más detallado y un diálogo constructivo, quedando atentos a cualquier requerimiento a través de los datos de contacto que se incluyen a continuación metupazs@lcfes.gov.co.

Cordialmente,

JOSÉ DANIEL ROJAS MEVELLÍN
Ministro de Educación Nacional

BRAHIAM DANIEL MONTOYA ZULETA
Jefe Oficina Asesora Jurídica del lcfes

OBSERVACIONES TÉCNICAS Y PROPUESTAS DE AJUSTE AL ARTICULADO DEL P.L 013 DE 2024

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICFES, OBSERVACIÓN DEL ICFES. Contains technical observations and proposed adjustments for Article 1 and Article 2 of the bill.

OBSERVACIONES TÉCNICAS Y PROPUESTAS DE AJUSTE AL ARTICULADO DEL P.L 013 DE 2024

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICFES, OBSERVACIÓN DEL ICFES. Contains technical observations and proposed adjustments for Article 1, Article 2, and Paragraph 1 of the bill.

OBSERVACIONES TÉCNICAS Y PROPUESTAS DE AJUSTE AL ARTICULADO DEL P.L 013 DE 2024

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICYES, OBSERVACIÓN DEL ICYES. Row 1 discusses Article 2 regarding students with disabilities and exam participation.

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICYES, OBSERVACIÓN DEL ICYES. Row 2 discusses Article 3 regarding accreditation of permanence for groups A, B, and C.

OBSERVACIONES TÉCNICAS Y PROPUESTAS DE AJUSTE AL ARTICULADO DEL P.L 013 DE 2024

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICYES, OBSERVACIÓN DEL ICYES. Row 1 discusses application of exams in accordance with Law 1324 of 2009. Row 2 discusses Article 5 regarding inspection and control. Row 3 discusses Article 6 regarding regulation of the system.

OBSERVACIONES TÉCNICAS Y PROPUESTAS DE AJUSTE AL ARTICULADO DEL P.L 013 DE 2024

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICYES, OBSERVACIÓN DEL ICYES. Row 1 discusses Article 4 regarding accreditation of permanence for groups A, B, and C.

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICYES, OBSERVACIÓN DEL ICYES. Row 2 discusses Article 4 regarding financing and resource allocation.

OBSERVACIONES TÉCNICAS Y PROPUESTAS DE AJUSTE AL ARTICULADO DEL P.L 013 DE 2024

Table with 3 columns: TEXTO ORIGINAL DE LA INICIATIVA, TEXTO PROPUESTO POR EL ICYES, OBSERVACIÓN DEL ICYES. Row 1 discusses Article 6 regarding the system's operation and resource management.

Revisó y aprobó: Braham Daniel Montoya Zuleta – Jefe de la OAJ del ICFES
Elaboró: Patricia Iza Albarracón - P.E. grado 4 de la OAJ del ICFES



202510042562

Fecha Radicado: 2025-09-29 19:29:03.257

Al contestar por favor cite:
Radicado No.: 202510042562

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ
Secretario General Senado de la República
Congreso de la República De Colombia
secretaria_general@senado.gov.co; atencionciudadanacongreso@senado.gov.co
Carrera 7 # 8-68 Piso 1
Capitolio Nacional
Bogotá D.C.

Asunto: Observaciones del Icfes al clausulado y propuesta de ajustes normativos del Proyecto de Ley 013 de 2024 Senado.

Respetado doctor González,

En atención al debate adelantado el 29 de septiembre de 2025 en la Plenaria del Senado, relativo al Proyecto de Ley 013 de 2024 Senado, *"Por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones"*, el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación – Icfes se permite remitir, para su estudio y valoración, las observaciones al clausulado de la mencionada iniciativa.

Conviene precisar que estas observaciones fueron previamente remitidas al ponente de la iniciativa legislativa, doctor Julio Alberto Elías Vidal. Sin embargo, con el propósito de que en la remisión del expediente a la Cámara de Representantes, para la continuación del trámite en los debates pendientes, se incorporen en su integridad los aportes institucionales y, considerando que el Icfes es la entidad directamente concernida por la propuesta normativa y cuenta con observaciones de carácter sustantivo respecto de su aplicabilidad, resulta necesario reiterarlas, máxime cuando no fueron acogidas en el debate anteriormente surtido.

De igual manera, se adjunta un texto con sugerencias de redacción para algunos artículos, en los cuales el Icfes considera indispensable introducir ajustes que aseguren mayor coherencia normativa, técnica y operativa en la implementación de la iniciativa.

Así mismo, resulta pertinente reiterar el concepto institucional emitido sobre este mismo proyecto, remitido el 11 de diciembre de 2024 mediante radicado Icfes n.º 202410109252, suscrito conjuntamente por el señor Ministro de Educación Nacional y el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Icfes. Dicho concepto mantiene plena vigencia y relevancia para el trámite legislativo en curso, razón por la cual se adjunta nuevamente para su debida consideración.

Finalmente, el Icfes expresa su plena disposición de atender cualquier solicitud de aclaración o ampliación que se estime necesaria, así como de brindar el acompañamiento técnico y jurídico que contribuya al fortalecimiento de la presente iniciativa parlamentaria.

Cordialmente,



Brahiam Daniel Montoya Zuleta
Jefe de la Oficina Asesora Jurídica
OFICINA ASESORA JURÍDICA
IDANEXO: Lo enunciado.

Elaboró: Patricia Iza Albarraçin - P.E. grado 4 de la Oficina Asesora Jurídica

CONTENIDO

Gaceta número 1832 - martes, 30 de septiembre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley número 241 de 2025 Senado, por medio de la cual se establecen medidas especiales en materia de tránsito, transporte seguridad vial y se dictan otras disposiciones.....	1
---	---

TEXTOS DE PLENARIA

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la república del día 16 de septiembre de 2025 al proyecto de ley número 48 de 2024 Senado, por medio del cual se reconoce, promueve y fortalece el sector de la música en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	18
--	----

CONCEPTO JURÍDICO

Concepto jurídico Instituto Colombiano para la evaluación de la educación al proyecto de ley número proyecto de ley número 13 de 2024 Senado, por medio de la cual se establece la gratuidad de los exámenes de Estado ICFES Pre-Saber, ICFES Saber 11 y Validación del Bachillerato para los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del Sisbén IV, o su equivalente en el sistema que lo modifique o sustituya, y se dictan otras disposiciones.....	22
---	----