



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1921

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

EDICIÓN DE 47 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

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

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

Bogotá D.C., diciembre 28 de 2021

Doctor

RODRIGO ARTURO ROJAS LARA

PRESIDENTE

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá

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

Respetado señor Presidente:

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

1. TRÁMITE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Asociaciones asistentes del sector:

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

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

Intervenciones del sector.

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

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

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

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

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

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

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

Los niveles de recategorización deben ser congruentes con la experiencia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Solicitó que hicieran llegar las observaciones por escrito.

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

RESUMEN COMENTARIOS DEL SECTOR ALLEGADOS POR ESCRITO

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

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

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

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

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

Artículo 1. Acorde con lo expuesto en la proposición.

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

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

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

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

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

Artículo 5. Sugieren eliminarlo. Autorreguladores.

2. OBJETO

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

3. CONTENIDO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

4.1. PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

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

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

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

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

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

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

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

4.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: ANSV 2021.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: Superintendencia de Transporte

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

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

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

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

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

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

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

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

5. MARCO NORMATIVO

5.1. Competencia del Congreso de la República

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

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

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

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

Comisión Sexta.

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

5.2. Normatividad vigente

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

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

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

Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. MODIFICACIONES EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

reglamento.

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

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

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

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

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

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

NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA
I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve (9) para servicio particular	Menor a tres (3) toneladas
II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25) dieciocho (18) para servicio particular y público	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas
III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) dieciocho (18) pasajeros para servicio particular y público	Articulados o biarticulados
IV	Instructores		

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

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

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

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

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

licencias de construcción que adelanten los referidos Centros.

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

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

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

<p>postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.</p> <p>5. Área y tiempo de validez de los certificados. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados. <u>Estos documentos tendrán vigencia de un año para</u></p>		
---	--	--

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS.

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

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

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

8. CONFLICTO DE INTERESES

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

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

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

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

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

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

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

9. IMPACTO FISCAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. PROPOSICIÓN

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

Cordialmente,



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

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

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo. y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

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

ARTÍCULO 8. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

ARTÍCULO 9. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.



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