



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1494

Bogotá, D. C., jueves, 24 de noviembre de 2022

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 192 DE 2022 SENADO

por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE Proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DEL PROYECTO

El Proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" es de autoría de los congresistas Paloma Valencia Laserna; José Jaime Uscátegui Pastrana; Hugo Danilo Lozano Pimiento; Edinson Vladimir Olaya Mancipe; HERNÁN DARÍO CADAVID MÁRQUEZ; OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA; Miguel Uribe Turbay; JUAN FELIPE CORZO ÁLVAREZ; Andrés Guerra; Yenica Sugein Acosta Infante; CHRISTIAN GARCÉS; HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO; Eduar Alexis Triana Rincón, y quien firma la presente ponencia, Esteban Quintero Cardona. La iniciativa fue radicada en la secretaría general del Senado de la República. La misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y se me designó como ponente.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene como propósito crear el programa de "Bono Escolar" como un sistema de elección para que los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada o pobreza extrema puedan escoger su educación preescolar, básica y media en instituciones públicas o privadas.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

a) Estructura del proyecto

El proyecto de ley se encuentra integrado por doce (12) artículos, además del título. Dentro de estos se encuentra el objeto; el desarrollo de la iniciativa y la vigencia de la misma.

b) Consideraciones del proyecto

El sistema educativo en Colombia

El sistema educativo está conformado por los niveles de preescolar, básica y media. Preescolar se compone por los grados de prejardín, jardín y transición; de los cuales un grado es obligatorio. La educación básica contiene nueve grados divididos en dos ciclos, la básica primaria con cinco grados y la básica secundaria de cuatro grados. La educación media cuenta con dos grados.

A 2022 el sistema educativo cuenta con 9,7 millones de niños, niñas y adolescentes estando el 42% en primaria, un 35% en secundaria, un 14% en media, 8% en transición y un 2% en prejardín y jardín (tabla 1).

Tabla 1. Número de matriculados por grados en Colombia.

Año	Prejardín y Jardín	Transición	Primaria	Secundaria	Media	Total
1996	331.265	495.173	4.659.085	2.379.316	757.900	8.622.739
1997	348.269	531.202	4.719.384	2.422.380	824.999	8.846.234
1998	394.756	597.106	5.062.284	2.626.668	922.700	9.603.514
1999	403.110	631.072	5.162.260	2.649.261	944.822	9.790.525
2000	400.057	670.425	5.221.018	2.637.176	938.103	9.866.779
2001	396.909	661.436	5.131.463	2.534.079	851.288	9.575.175
2002	382.744	686.890	5.198.325	2.775.249	951.196	9.994.404
2003	277.781	799.887	5.257.660	2.972.811	1.015.443	10.323.582
2004	304.129	781.560	5.304.693	3.062.669	1.048.908	10.501.959
2008	276.779	812.789	5.291.005	3.514.615	1.266.252	11.161.440
2009	252.162	778.397	5.233.916	3.613.955	1.340.667	11.219.097
2010	196.359	761.817	5.084.966	3.681.469	1.398.263	11.122.874
2011	206.770	754.748	4.924.341	3.707.307	1.423.469	11.016.635

2012	198.974	829.717	4.742.456	3.568.511	1.334.951	10.674.609
2013	197.264	800.052	4.708.466	3.549.335	1.374.448	10.629.565
2014	203.513	752.566	4.542.607	3.493.345	1.348.992	10.341.023
2015	219.428	733.224	4.479.218	3.458.469	1.348.806	10.239.145
2016	230.433	718.835	4.448.238	3.428.199	1.369.175	10.194.880
2017	236.318	723.983	4.351.705	3.424.593	1.372.696	10.109.295
2018	238.143	729.716	4.303.833	3.461.791	1.371.214	10.104.697
2019	245.301	729.805	4.263.988	3.518.783	1.401.337	10.159.214
2020	225.992	726.772	4.193.542	3.474.033	1.402.317	10.022.656
2021	159.279	690.401	4.191.683	3.485.584	1.454.641	9.981.588
2022	191.343	721.095	4.071.392	3.379.446	1.389.367	9.752.643

Fuente: DANE hasta 2004. MinEduación desde 2005.

El sistema educativo colombiano permite que los niños, niñas y adolescentes puedan estar en colegios públicos o privados; siendo gran parte de los públicos gratuitos. Esto ha dado como resultado que las instituciones educativas públicas cuenten con el 80% de los estudiantes del país (7.966.212) y el sector privado con el 20% (2.015.376). Sin embargo, esta relación cambia en la cantidad de estudiantes que atienden. Del total de colegios en el país, el 47% son públicos y el 53% privados. Eso equivale una relación desequilibrada de 927 estudiantes por cada colegio público y de 208 estudiantes por cada colegio privado (tabla 2).

Tabla 2. Número de matriculados por grados en Colombia 2021.

	Colegios	Estudiantes	Estudiantes/ Colegios
Público	8.594	7.966.212	927,0
Privado	9.665	2.015.376	208,5
Total	18.259	9.981.588	

Fuente: Ministerio de Educación

Dado que el mandato constitucional es ofrecer educación gratuita; los colegios públicos administrados por el Estado no han dado abasto con el número de estudiantes. Por eso, el sistema educativo público permite concesionar la educación en colegios privados mediante dos tipos de contratos. El primero, la prestación del servicio educativo (banco de oferentes), en los cuales una entidad territorial certificada contrata la prestación del servicio público educativo con propietario de un establecimiento educativo no oficial de reconocida trayectoria e idoneidad, durante un (1) año lectivo atendiendo los lineamientos del Ministerio de Educación Nacional. También están los Contratos para la Administración del Servicio Educativo (licitación, de 2 a 12 años), mediante el cual el contratista seleccionado a través de un proceso de licitación se compromete a administrar uno o varios establecimientos educativos de carácter oficial, ofreciendo una canasta educativa que cumpla con altos estándares de calidad. En la actualidad el país cuenta con 1.261 instituciones educativas en concesión, de las cuales 570 son entidades no oficiales. Estas instituciones abarcaban 478.611 estudiantes al cierre de 2021.

Tabla 3. Estudiantes por tipo de colegio 2021

Entidades Territoriales	Público	Concesionado	Privado	Total
BOGOTÁ	761.624	42.845	423.960	1.228.429
ANTIOQUIA	457.296	23.972	30.983	512.251
MEDELLÍN	311.230	32.341	72.798	416.369
CALI	176.345	59.512	116.796	352.653
CUNDINAMARCA	233.121	0	62.329	295.450
BARRANQUILLA	199.080	15.455	48.710	263.245
CÓRDOBA	225.211	7.547	13.273	246.031
BOLÍVAR	232.938	128	12.756	245.822
CARTAGENA	142.142	42.249	48.123	232.514
CAUCA	179.490	32.834	8.881	221.205
MAGDALENA	200.490	0	7.378	207.868
CESAR	163.019	7.462	12.204	182.685

Entidades Territoriales	Público	Concesionado	Privado	Total
NORTE DE SANTANDER	158.421	672	12.530	171.623
TOLIMA	151.930	0	14.506	166.436
CÚCUTA	112.820	11.273	33.227	157.320
BOYACÁ	143.577	0	12.066	155.643
SANTANDER	141.364	0	12.756	154.120
SUCRE	145.585	0	7.397	152.982
VALLE	133.098	0	17.617	150.715
HUILA	136.614	0	6.918	143.532
NARIÑO	139.102	1.895	1.067	142.064
SOACHA	67.553	30.872	34.034	132.459
ATLÁNTICO	113.209	1.266	17.793	132.268
SANTA MARTA	97.706	4.254	24.029	125.989
SOLEDAD	52.290	48.724	24.879	125.893
META	104.035	4.535	9.080	117.650
VALLEDUPAR	80.810	5.488	26.368	112.666
BUCARAMANGA	75.985	3.436	26.432	105.853
MONTERÍA	80.571	3.969	19.907	104.447
VILLAVICENCIO	74.182	6.698	23.287	104.167
IBAGÜE	77.532	2.858	23.534	103.924
CHOCÓ	77.769	23.388	281	101.438
LA GUAJIRA	94.484	480	5.998	100.962
CALDAS	91.522	0	5.715	97.237
PEREIRA	68.751	3.819	17.282	89.852
BELLO	53.954	9.177	17.226	80.357
BUENAVENTURA	58.593	0	19.022	77.615
PUTUMAYO	74.171	0	1.705	75.876

Entidades Territoriales	Público	Concesionado	Privado	Total
NEIVA	57.415	0	17.174	74.589
ARAUCA	67.705	0	3.712	71.417
PASTO	51.753	1.207	16.557	69.517
SINCELEJO	53.787	0	12.959	66.746
RIOHACHA	52.814	2.145	7.849	62.808
URIBÍA	59.820	1.593	47	61.460
CASANARE	57.962	0	1.279	59.241
POPAYÁN	42.517	2.338	14.297	59.152
PALMIRA	45.424	0	12.169	57.593
MANIZALES	42.874	0	12.898	55.772
CAQUETÁ	54.220	0	779	54.999
MAICAO	48.527	2.193	2.920	53.640
BARRANCABERMEJA	40.640	1.993	10.405	53.038
RISARALDA	50.694	0	797	51.491
TUMACO	45.858	1.990	2.629	50.477
FLORIDABLANCA	31.406	0	15.871	47.277
ARMENIA	36.852	0	7.909	44.761
TURBO	36.938	1.234	4.310	42.482
ITAGÜÍ	33.543	0	8.537	42.080
QUINDÍO	39.281	0	2.644	41.925
YOPAL	34.220	0	5.803	40.023
FLORENCIA	30.527	1.400	6.120	38.047
QUIBDO	34.415	1.009	2.152	37.576
TUNJA	22.625	1.080	12.637	36.342
TULUÁ	26.504	0	9.128	35.632
PIEDREGUESTA	28.251	846	5.556	34.653

Entidades Territoriales	Público	Concesionado	Privado	Total
DOSQUEBRADAS	27.600	257	5.083	32.940
APARTADO	28.220	1.639	2.381	32.240
GIRÓN	23.165	3.984	5.011	32.160
PITALITO	28.562	0	3.306	31.868
ENVIGADO	15.552	0	16.176	31.728
CIENAGA	25.243	606	4.977	30.826
MAGANGUE	27.740	0	2.633	30.373
MALAMBO	15.970	9.945	3.790	29.705
CHÍA	15.532	0	13.517	29.049
SOGAMOSO	19.908	0	8.477	28.385
MOSQUERA	15.626	2.217	9.602	27.445
FACATATIVA	18.546	0	8.878	27.424
JAMUNDÍ	20.344	0	6.577	26.921
FUSAGASUGA	19.068	21	7.563	26.652
LORICA	23.646	0	2.664	26.310
ZIPAQUIRÁ	16.471	0	9.093	25.564
IPIALES	20.782	389	3.932	25.103
DUITAMA	17.366	561	6.954	24.881
RIONEGRO	19.319	0	5.143	24.462
VICHADA	18.784	4.774	276	23.834
SAHAGÚN	21.157	0	1.850	23.007
YUMBO	16.863	0	5.872	22.735
CARTAGO	18.912	0	2.876	21.788
BUGA	15.597	0	6.176	21.773
AMAZONAS	19.506	982	610	21.098
GUAVIARE	18.305	1.375	1.304	20.984

Entidades Territoriales	Público	Concesionado	Privado	Total
GIRARDOT	11.926	0	8.486	20.412
FUNZA	10.220	679	7.747	18.646
GUAINÍA	10.519	2.842	286	13.647
SABANETA	7.495	0	4.170	11.665
SAN ANDRÉS	8.806	71	2.237	11.114
VAUPÉS	8.154	2.093	104	10.351

Fuente: Ministerio de Educación

Calidad del sistema educativo:

Aunque el país ha logrado un gran avance en inserción escolar, la calidad del sistema es pésima. La Tasa de Deserción Intra-Anual es una medida porcentual del abandono estudiantil en el transcurso del ciclo escolar. El 3.58% de los estudiantes (278.292) desertaron de sus estudios en el 2021. Este indicador se ha mantenido relativamente estable en años recientes. Por otro lado, está la tasa de repitencia que mide los alumnos matriculados en un año escolar que se encuentran repitiendo el mismo grado cursado el año anterior. Para el 2021 fue del 4,94% de los estudiantes (383.906); este indicador ha tenido una tasa creciente en los últimos años. Así, tenemos un sistema que al año no logra que 700 mil estudiantes terminen el año educativo de manera exitosa (el 7% de los estudiantes). Sin embargo, estos indicadores no logran tomar la efectividad de educación de quienes si están avanzando de un año a otro.

Una forma de medir la calidad de la educación es mediante comparación internacional. Colombia obtuvo un puntaje global de 406 en las pruebas Pisa de 2018 lo que implicó ser el peor país de la OCDE done en promedio obtuvieron 488 como puntaje global. Colombia fue el cuarto de Latinoamérica después de Chile (438), Uruguay (424), México (416) y Costa Rica (415).

Chile es el país de Latinoamérica con los mejores resultados; y es el único país en la región que cuenta con un bono educativo universal. Respecto a la categorización de los resultados, en Colombia el 0.9% de los resultados fueron altos, 49% medios y 50% bajos. En Chile 2.6% de los resultados fueron altos,

66% buenos y apenas 32% malos. En la OCDE 8.7% de los resultados fueron altos, 69% medios y apenas 23% malos.

Comparación instituciones educativas públicas vs privadas

Aunque el porcentaje promedio del país es malo, al revisar con detalle de los resultados se concluye que la calidad difiere entre lo público y privado. Un factor de medición son las pruebas de Estado –antes ICFES-. Para el año 2021, los colegios privados obtuvieron 43,7 puntos adicionales en puntaje global que los públicos. Los colegios concesionados, que son contratados por el Estado para tener estudiantes en gratuidad, obtuvieron 14 puntos adicionales. Estas diferencias son más grandes entre departamentos. Por ejemplo, departamentos como La Guajira con una pobreza monetaria de 67,8%, los colegios privados obtienen 62 puntos adicionales en las pruebas de Estado que los colegios públicos. Córdoba con una pobreza monetaria de 59%, los privados obtuvieron 54 puntos más que los públicos y los concesionados 38 puntos adicionales. Departamentos con menor pobreza mejoran sus resultados en las pruebas de Estado; no obstante, la diferencia con colegios privados sigue siendo consideradas. Bogotá con una pobreza de 36%, los colegios privados obtuvieron 32 puntos adicionales que los públicos. En Valle la pobreza fue de 29%, obteniendo 30 puntos más. La posibilidad de estudiar en un colegio privado en una zona de alta pobreza puede significar obtener una educación de calidad con una gran brecha de diferencia.

Si hacemos una comparación con los mejores colegios públicos y privados del país también se puede evidenciar la brecha. Para el año 2020, en el ranking elaborado por la Revista Dinero, el mejor colegio privado del país obtuvo un puntaje de 79,4, y el número décimo 74,4. En el caso de públicos, el mejor obtuvo 71, y el décimo 66,6. Ningún público logró alcanzar los puntajes de los mejores privados. Dentro de los 100 mejores colegios del país no hay ningún colegio público, apareciendo apenas en el puesto 126 del ranking un colegio oficial.

Al realizar un comparativo de los resultados de las pruebas de Estado en el año 2021 encontramos que los colegios privados obtienen en promedio 43,7 puntos más que los colegios públicos. Y los colegios concesionados obtienen 14,1

puntos más que los colegios públicos. Pero que el edificio donde se imparte la educación sea privado no significa que la educación no pueda ser pública. Los colegios concesionados a privados pero pagados por el Estado obtienen en promedio 14,1 puntos más en las pruebas de Estado que los públicos.

El proyecto de ley:

Este proyecto de ley tiene como objetivo crear “Bono Escolar” definido como el voucher o cheque que entrega y financia el Estado colombiano a los padres de familia, o quienes ejerzan la patria potestad, para que los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada o pobreza extrema para que puedan acceder a educación preescolar, básica y media en instituciones educativas públicas o privadas.

Se van a crear dos tipos de bono. El “Bono Escolar Universal”, el cual incluye el pago total de los derechos académicos y servicios complementarios. Esto hace referencia a pagos de pensión y matrícula que debe incorporar los costos de enseñanza, herramientas de aprendizaje, salud del estudiante, comidas, administración, útiles escolares, costos de locales u otros que el Ministerio de Educación considere pertinentes. El segundo tipo de bono es el “Bono Escolar Aditivo”, el cual se entregará a quienes ya tengan el “Bono Escolar Universal” pero que necesitan o merezcan un pago adicional por su enseñanza. Este se podrá entregar por condiciones de discapacidad, cuando el estudiante se encuentre entre los cinco mejores estudiantes en el grado anterior, cuando obtengan reconocimientos acreditados nacionales o internacionales por habilidades académicas.

El acceso a los dos tipos de bono es de carácter voluntario para los padres de familia o quienes ejerzan la patria potestad de los niños, niñas y adolescentes. Todas las Institución Educativas Públicas participarán en el programa. Las Instituciones Educativas Privadas podrán participar si cumplen con los siguientes requisitos: tener un Proyecto Educativo Institucional (PEI) o el Proyecto Educativo Comunitario (PEC) aprobado, licencia de funcionamiento expedida por la Secretaría de Educación de la respectiva entidad territorial, haber obtenido en las pruebas de Estado un promedio igual o superior al promedio de las instituciones de Educación Pública, manifestar de manera

<p>expresa ante el Ministerio de Educación el número de cupos que ofrecerán por grado académico al programa de Bono Escolar, incluir al menos 30% de los cupos para cada grado en el programa de bono escolar y los cupos deberán ser asignados por mérito académico.</p> <p>Las instituciones públicas como privadas podrán tener beneficios si reciben más estudiantes con Bono Escolar. Si una institución educativa tiene más del 30% estudiantes beneficiarios del Bono Escolar, el valor que la institución recibirá por estos estudiantes se aumentará en un porcentaje que cada año definirá el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>Para que los padres de familia puedan tomar una decisión informada sobre a cuál institución educativa deben enviar a los niños, niñas y adolescentes, se creará un Sistema de Información Regional de Instituciones de Educación virtual donde se podrá revisar una descripción precisa de las instituciones que permita la comparación efectiva de diferentes parámetros de las instituciones educativas. Entre la información que los padres de familia podrán comparar está: número de estudiantes por salón de clases, resultados de las pruebas de Estado por cada una de las áreas, ubicación de la institución, formación del profesorado por grado académico, oferta de idiomas y actividades extracurriculares, oferta de formación religiosa</p> <p>Los niños, niñas y adolescentes beneficiarios del Bono Escolar tendrán un acompañamiento en todo su proceso educativo. El Ministerio de Educación Nacional en coordinación con las Secretarías de Educación y las instituciones de educación públicas y privadas, deberán ofrecer un acompañamiento conjunto para revisar rendimiento académico y progreso psico-social.</p> <p>El Ministerio de Educación Nacional determinará el número de beneficiarios del programa, pero tendrá como potencial todos los niños, niñas y adolescentes que se encuentren en pobreza extrema (2.855.373), pobreza moderada (2.147.953) y condiciones de vulnerabilidad (935.460).</p> <p>Gasto presupuestal</p> <p>El presente proyecto de ley guarda compatibilidad con el Marco Fiscal a Mediano a Plazo dado que usa los recursos por estudiante ya presupuestados</p>	<p>para su educación en la institución educativa de elección de los padres de familia o quienes ostenten la patria potestad de los niños, niñas y adolescentes. En el caso de que el Gobierno Nacional considere pertinente involucrar más recursos, lo faculta para hacerlo. Aunque el padre de familia puede seleccionar un colegio público o privado, a continuación, se presentan el valor económico de los estudiantes por año en los colegios privados categorizado por departamento en los años 2019, 2020 y 2021¹.</p> <p>IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <p>No se considera necesario realizar modificaciones al articulado del proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>V. ANÁLISIS SOBRE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS</p> <p>De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, los congresistas que tengan intereses de carácter particular en instituciones educativas.</p> <p>Sin embargo, es necesario aclarar que, el conflicto de interés es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si lo contenido en el proyecto puede generarle una situación particular que le lleve a presentar un impedimento.</p> <p><small>¹ Las consideraciones del proyecto son extralidas de la exposición de motivos del proyecto de ley No. 192 de 2022 Senado "por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones", radicado por la Senadora de la República Paloma Valencia Laserna.</small></p>
<p>VI. PROPOSICIÓN</p> <p>En mérito de lo expuesto, rindo ponencia positiva y solicito a los Honorables Senadores de la Comisión Sexta Constitucional Permanente dar Primer Debate al proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Cordialmente,</p> <p> ESTEBAN QUINTERO CARDONA Senador de la República Ponente</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE al proyecto de ley No. 192 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE CREA EL BONO ESCOLAR EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:</p> <p>Artículo 1 Objeto. La presente ley crea el programa de "Bono Escolar" como un sistema de elección para que los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada o pobreza extrema puedan escoger su educación preescolar, básica y media en instituciones públicas o privadas.</p> <p>Artículo 2. Bono Escolar. Créese el programa de "Bono Escolar" definido como el voucher o cheque que entrega y financia el Estado colombiano a los padres de familia, o quienes ejerzan la patria potestad, para que los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada o pobreza extrema para que puedan acceder a educación preescolar, básica y media en instituciones educativas públicas o privadas. El Bono Escolar podrá ser de dos (2) categorías: Bono Escolar Universal y Bono Escolar Aditivo.</p> <p>Parágrafo. La determinación de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada y pobreza extrema se realizará por medio de las categorías del SISBEN IV.</p> <p>Artículo 3. Bono Escolar Universal. Entiéndase como "Bono Escolar Universal" al Bono Escolar equivalente al total del pago de todos derechos académicos y servicios complementarios: enseñanza, herramientas de aprendizaje, salud del estudiante, comidas, administración, útiles escolares, costos de locales u otros que el Ministerio de Educación considere pertinentes.</p> <p>Parágrafo 1 . Las Instituciones Educativas públicas y privadas participantes en el programa no podrán pedir pagos extras a los padres de familia o quien ostente la patria potestad de los niños, niñas y adolescentes durante el año académico.</p>

<p>Artículo 4. Bono Escolar Aditivo. Entiéndase como el "Bono Escolar Aditivo" al Bono Escolar que entrega una monto adicional al del "Bono Escolar Universal" cuando los niños, niñas y adolescentes beneficiarios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuenten con algún tipo de discapacidad que involucren pagos adicionales en su enseñanza. 2. Se encuentren entre los cinco mejores estudiantes en el grado anterior. 3. Obtengan reconocimientos acreditados nacionales o internacionales por habilidades académicas en: matemáticas, ciencia, deporte, artes y música. 4. Otros que el Ministerio de Educación Nacional considere pertinentes. <p>Artículo 5. Instituciones participantes. Todas las instituciones educativas públicas participarán en el programa de Bono escolar. En el caso de las instituciones privadas deberán cumplir los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tener un Proyecto Educativo Institucional (PEI) o el Proyecto Educativo Comunitario (PEC) aprobado, así como con la licencia de funcionamiento expedida por la Secretaría de Educación de la respectiva entidad territorial. 2. Haber obtenido en las pruebas de Estado un promedio igual o superior al promedio de las instituciones de Educación Pública. 3. Manifiestar de manera expresa ante el Ministerio de Educación el número de cupos que ofrecerán por grado académico al programa de Bono Escolar. 4. Todas las instituciones privadas deberán incluir al menos 30% de los cupos para cada grado en el programa de bono escolar y los cupos se asignarán por mérito académico. <p>Artículo 6. Beneficios adicionales de bonos para instituciones educativas. Si una institución educativa más del 30% de los estudiantes son beneficiarios del bono escolar, el valor que la institución recibirá por estos estudiantes se aumentará en un porcentaje que cada año definirá el ministerio de educación nacional.</p>	<p>Artículo 7. Información para Selección de instituciones educativas. El Estado propenderá porque la elección de la institución educativa a la que ingresará los niños, niñas y adolescentes beneficiarios del Bono Escolar sea informada , para lo cual pondrá a disposición el Sistema de Información Regional de Instituciones de Educación que tendrá una descripción precisa que permita la comparación efectiva de diferentes parámetros de las instituciones educativas.</p> <p>Deberá incluir al menos la siguientes: Número de estudiantes por salón de clases, resultados de las pruebas de Estado por cada una de las áreas, ubicación de la institución, formación del profesorado por grado académico, oferta de idiomas y actividades extracurriculares, oferta de formación religiosa</p> <p>Parágrafo. Las Secretarías de Educación Municipales y Distritales serán las encargadas de mantener actualizado el Sistema de Información Regional; Sin embargo, dependerá de las instituciones de educación acercarse a las secretarías para actualizar la información sobre su institución</p> <p>Artículo 8. Acompañamiento de los beneficiarios. El Ministerio de Educación Nacional en coordinación con las Secretarías de Educación y las instituciones de educación públicas y privadas, deberán ofrecer un acompañamiento conjunto de los estudiantes beneficiarios del "Bono Escolar". Se deberá presentar un informe trimestral sobre el progreso de estos estudiantes, que incluya rendimiento académico y progreso psico-social.</p> <p>Para los estudiantes seleccionados en el programa de "Bono Escolar", el Ministerio de Educación en coordinación con las Secretarías de Educación realizará talleres con los padres de familia o quien ostente la patria potestad de los niños, niñas y adolescentes para explicar el funcionamiento del programa, del sistema de información y la importancia de la calidad en la educación. Estos talleres serán obligatorios. Las instituciones educativas podrán promocionar sus instituciones y ofrecer talleres que no serán obligatorios.</p> <p>Artículo 9. Financiación. Los bonos escolares serán financiados por el Gobierno Nacional mediante el Sistema General de Participaciones y el Presupuesto General de la Nación, con base en los criterios de distribución del artículo 16 de la Ley 715 de 2001, y los establecidos en la presente ley y su reglamentación. De igual manera, el Gobierno nacional y los entes territoriales podrán otorgar mayores recursos de otras fuentes.</p>
<p>Artículo 10. Modifíquese el artículo 27 de la Ley 715 de 2001, modificado por el artículo 1 de la Ley 1294 de 2009, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 27. Prestación del servicio educativo.</p> <p>Los Departamentos, Distritos y Municipios certificados, prestarán el servicio público de la educación a través del Sistema Educativo Oficial.</p> <p>Solamente en donde se demuestre insuficiencia en las instituciones educativas del Sistema Educativo Oficial. Podrá contratarse la prestación del servicio educativo con entidades estatales o privadas sin ánimo de lucro de reconocida trayectoria e idoneidad, sin detrimento de velar por la cobertura e infraestructura en los servicios educativos estatales. El valor de la prestación del servicio financiado con estos recursos del sistema no puede ser superior a la asignación por alumno definido por la Nación <u>que se fijará con el bono escolar.</u></p> <p><u>Los padres de familia, o quien ejerza la patria potestad del niño, niña o adolescente en condición de vulnerabilidad, pobreza moderada o pobreza extrema , podrá escoger la institución pública o privada en la que el estudiante se inscriba de acuerdo con el programa de "Bono Escolar".</u></p> <p>Cuando el valor sea superior, el excedente se pagará con recursos propios de la entidad territorial, con las restricciones señaladas en la presente ley.</p> <p>Cuando con cargo a recursos propios la prestación del servicio sea contratada con entidades no estatales, la entidad territorial deberá garantizar la atención de al menos el ciclo completo de estudiantes de educación básica.</p> <p>La Educación Misional Contratada y otras modalidades de educación que venían financiándose con recursos del Situado Fiscal, y las participaciones de los municipios en los Ingresos Corrientes de la Nación se podrán continuar financiando con los recursos del Sistema General de Participaciones.</p> <p>Cuando con cargo al Sistema General de Participaciones los municipios o distritos contraten la prestación del servicio educativo con entidades no estatales, el valor de la prestación del servicio financiado con estos</p>	<p>recursos del sistema no podrá ser superior a la asignación por alumno definido por la Nación. Cuando el valor sea superior, el excedente se pagará con recursos propios de la entidad territorial, con las restricciones señaladas en la presente ley.</p> <p>Cuando con cargo a recursos propios la prestación del servicio sea contratada con entidades no estatales, la entidad territorial deberá garantizar la atención de al menos el ciclo completo de estudiantes de educación básica.</p> <p>La Educación Misional Contratada y otras modalidades de educación que venían financiándose con recursos del Situado Fiscal, y las Participaciones de los Municipios en los Ingresos Corrientes de la Nación se podrán continuar financiando con los recursos del Sistema General de Participaciones.</p> <p>Artículo 11. Adiciónese un parágrafo nuevo al artículo 15 de la Ley 715 de 2001, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 15. DESTINACIÓN. Los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones se destinarán a financiar la prestación del servicio educativo atendiendo los estándares técnicos y administrativos, en las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 15.1. Pago del personal docente y administrativo de las instituciones educativas públicas, las contribuciones inherentes a la nómina y sus prestaciones sociales. 15.2. Construcción de la infraestructura, mantenimiento, pago de servicios públicos y funcionamiento de las instituciones educativas. 15.3. Provisión de la canasta educativa. 15.4. Las destinadas a mantener, evaluar y promover la calidad educativa. <p>PARÁGRAFO 1o. También se podrán destinar estos recursos a la contratación del servicio educativo de conformidad con lo establecido en el artículo 27 de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Una vez cubiertos los costos de la prestación del servicio educativo, los departamentos, distritos y municipios destinarán recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar</p>

cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.

PARÁGRAFO 3o. TRANSITORIO. Con cargo a los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones, se financiará por una sola vez el faltante establecido para el cubrimiento de los costos de nómina de los docentes de los departamentos y de los convenios de cobertura educativa a diciembre 31 de 2001, siempre y cuando los recursos propios de los respectivos departamentos hayan sido insuficientes para cumplir con estas obligaciones. Para ello deberán someterse a planes de racionalización educativa y presentar para validación del Ministerio de Educación, información sobre el déficit a financiar. El giro de los recursos se hará inmediatamente se haya recibido la información respectiva.

PARÁGRAFO NUEVO. La asignación de recursos para el programa "Bono Escolar" se hará con cargo a los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones..

Artículo 12. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senadora de la República
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA

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).

Bogotá, D.C., 23 de noviembre de 2022

Doctor
CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ
Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República

Asunto: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "*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*".

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "*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*".

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República.

1. TRÁMITE

El Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 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, publicado en la Gaceta No. 1081 de 2021.

El 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.

La ponencia para primer debate en Cámara de Representantes del presente Proyecto se publicó el 30 de septiembre de 2021, en la Gaceta No. 1349 de 2021. Fue debatido y aprobado el 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.

La ponencia para segundo debate en Cámara de Representantes de este Proyecto se publicó el 28 de diciembre de 2021 y el 8 de febrero de 2022, en las Gacetas No. 1921 de 2021 y 044 de 2022. Fue debatido y aprobado el 18 de mayo de 2022 en sesión Plenaria de la Cámara de Representantes, según consta en la Gaceta No. 563 de 2022.

2. OBJETO¹

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, corrige las falencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica 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.

¹ Tomado de la exposición de motivos y de los informes de ponencia para primer y segundo debates en la Cámara de Representantes y el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes, Gacetas No. 1081, 1349 y 1921 de 2021, 044 y 563 de 2022, respectivamente.

3. CONTENIDO²

La presente iniciativa cuenta con ocho (8) artículos, inclusive el de su vigencia.

El artículo primero (1°) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa, que consiste en actualizar y complementar la normativa que permita organizar y generar condiciones integrales, adecuadas y sostenibles en todo su propósito y 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, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (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 dos (2) años a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. Se establece que 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 precisan las capacitaciones a impartir por parte de los CEA, dando 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 del Ministerio de Transporte, 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 y las entidades aseguradoras adopten 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.

² *Ibidem.*

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS³

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 CEA 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 y que genera un déficit de protección a las víctimas.

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.

Justificación del Proyecto de Ley

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la

³ *Ibidem.*

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 CEA⁴.

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 malla 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.

⁴ Revista 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>

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.

La tabla anterior, muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020. 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 cesan 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 a 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 Civil⁵. Sin embargo, el SICOV aún no ha vinculado a los Centros

⁵ Revista Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-ensenanza-automovilistica-sancionados-en->

Integrales de Atención (CIA), otro OAT con responsabilidades en esta problemática.

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.⁶

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 reduzcan 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

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.

⁶ Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspenso-a-13-centros-de-ensenanza-automovilistica-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asisten-a-los-cursos/>

- ✓ 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 SICOV para CEA, 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 proponía inicialmente en este Proyecto, 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, artículo que fue eliminado en el primer debate, teniendo en cuenta los conceptos del Ministerio y la Superintendencia de Transporte, y la ANSV.⁷

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.

Teniendo en cuenta que la Ley 2251 de 2022 estableció que en los accidentes de tránsito en que sólo se generen daños materiales deben retirarse inmediatamente los vehículos colisionados sin intervención de la autoridad de tránsito, para amparar a los afectados por daños materiales causados por vehículos obligados a realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se establece como obligatorio el seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare daños materiales causados a terceros, a cargo de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que no tendría costo alguno para la ciudadanía.

Este seguro no es novedoso, por las siguientes razones:

- (i) Algunos de los riesgos amparados ya están previstos en la tarifa (Resolución Ministerio de Transporte No. 3318 de 14 de septiembre de 2015).

⁷ Gacetas No. 1921 de 2021 y 044 de 2022, pp. 29 y 16, respectivamente.

- (ii) Este seguro ya existe para vehículos de servicio público en virtud de los arts. 994 y 1003 del Código de Comercio y 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015, pero no para vehículos particulares, que genera un déficit de protección, por esa razón los vehículos que cumplan esta obligación estarían exceptuados.

- (iii) El art. 4 de la Ley 2161 de 2021 estableció un aseguramiento complementario y voluntario para cubrir responsabilidad civil por daños materiales a terceros, y como la Ley 2251 de 2022 suprimió el informe para este tipo de accidentes, es pertinente consagrarlo obligatorio, pero no a cargo de los usuarios.

Este seguro se sustenta en las siguientes razones:

- Para junio de 2022, el parque automotor en Colombia es de 17.556.339, de los cuales: (i) 10.544.841 son motos; (ii) 6.822.576 son automóviles, camionetas, camionetas, buses; (iii) 188.922 son maquinaria, remolques y semiremolques⁸. De acuerdo con información de FASECOLDA (2019)⁹, los vehículos asegurados en Colombia en todo riesgo (daños, hurto, responsabilidad civil y otros), corresponden a 1.605.790 del segmento de autos livianos y 240.781 motos. La antigüedad de vehículos en Colombia en promedio es de 17 años para automóviles y 11 años para motos¹⁰.
- De los vehículos livianos: el 50% tienen más de 10 años de antigüedad, el 36% tiene más de 20 años. De las motos: el 64% tiene más de 5 años de antigüedad, el 30% tiene más de 10 años¹¹.

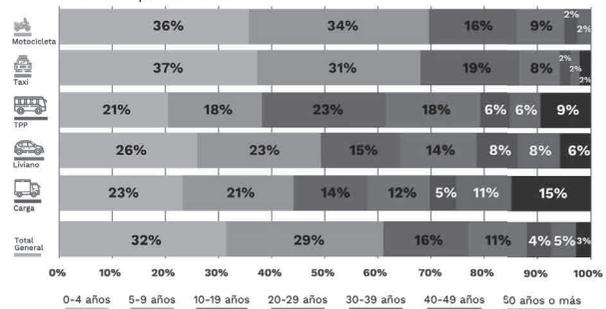
⁸ Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Balance del primer semestre 2022. Sector Tránsito y Transporte en Colombia. Recuperado de <https://www.runt.com.co/sites/default/files/Cifras-%20Balance%20Semestre%202022.pdf>

⁹ FASECOLDA. Comunicación del 11 de junio de 2021, con destino a la Comisión Sexta del Senado de la República. Anexo 1.

¹⁰ La República. 13 de junio 2022. Edad promedio del parque automotor está creciendo: vehículos tienen 17,5 años. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/empresas/edad-promedio-del-parque-automotor-esta-creciendo-vehiculos-tienen-17-5-años-3382797>

¹¹ Ministerio de Salud y Protección Social y Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial - Colombia 2019, pág. 36. Recuperado de https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-12/AnuarioNacionaldeSV2019_compressed.pdf

Gráfica 2.3. Edad del Parque Automotor Activo 2019



Distribución porcentual del parque automotor activo de acuerdo a las edades y tipo de vehículo. Colombia 2019

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito, Concesión - RUNT - Colombia 1960 - 2019

- De los 145.921 siniestros viales en 2021, estuvieron involucrados 263.727 vehículos, de estos 127.783 (48%) fueron autos y camionetas, mientras que 72.197 (27%) fueron motos. De los 263.727 vehículos involucrados en los siniestros viales, 154.727 (59%) tenían antigüedad igual o menor a 10 años y 109.000 (41%) con más de 10 años¹².

- De acuerdo con la información estadística del Seguro voluntario de automóviles (2017, 2018 y 2019), remitida por FASECOLDA el 11 de junio de 2021, en respuesta a la Comisión Sexta del Senado de la República¹³, analizada en correlación con la información del Anuario Nacional de Siniestralidad Vial (2019 y 2021) y la información del RUNT (primer semestre 2022), se deduce:

- Solo el 23% del parque automotor de livianos y otros vehículos está asegurado con alguna cobertura de seguros (1.605.790 de 6.822.576).
- Solo el 2% del parque automotor de motos está asegurado con alguna cobertura de seguros (240.781 de 10.544.841).
- El 27% de los siniestros viales lo provocó una moto, que de acuerdo con los datos normalmente no tienen seguro, mientras el 48% de estos siniestros fue provocado por un vehículo liviano cuyo parque está asegurado tan solo un 23%.

¹² Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial - Colombia 2021, pp. 38, 39, 58, 59. Recuperado de: https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Anuario_Nacional_2021_Vfinal.pdf

¹³ Anexo 1.

<ul style="list-style-type: none"> • La adquisición de seguros por parte de los propietarios del parque automotor es muy baja, debido al alto costo de los seguros y a la antigüedad de los vehículos¹⁴, es difícil acceder a un seguro para los vehículos y en especial para las motos, lo que genera un déficit de protección que perjudica a las víctimas y puede ser cubierto actualmente con cargo al costo de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes sin cargos adicionales para los usuarios. • En conclusión, se observa una muy baja asegurabilidad, afectando a terceros quienes difícilmente pueden recuperar el valor del daño y a su vez generan trancones en la vía porque al no estar amparados presentan dificultades para la gestión del accidente, afectando la movilidad de todos. • El seguro obligatorio previsto en ese artículo debe ser asumido por los CDA mediante pólizas individuales por cada vehículo, pues si se permitiera una póliza grupal sería inane la medida frente al déficit de protección de las víctimas. • Se define el valor mínimo asegurado de este seguro. Igualmente, se prevé que en cada CDA debe garantizarse la existencia de los puntos necesarios para la expedición de los seguros obligatorios previstos en esta Ley. <p>Este seguro tiene los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) El art. 202 del Decreto Ley 19 de 2012 modificó a su vez el art. 52 de la Ley 769 de 2002 para establecer que la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes debe hacerse a partir del sexto (6°) año de matrícula del vehículo, lo que si bien favorece la venta de vehículos nuevos genera un déficit de protección a usuarios y afectados por daños materiales causados por vehículos con antigüedad superior a seis (6) años: o no les venden el seguro todo riesgo o es más caro; (ii) Por esta razón, este seguro, sin cargo o costo adicional, porque debe ser asumido por los CDA, garantiza que el asegurador cubra los daños materiales y protege el patrimonio de los usuarios que cumplan el deber de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes; (iii) Este aseguramiento a cargo de los CDA contribuiría con la movilidad en casos de daños materiales que involucren vehículos no cubiertos por otros seguros, <p>¹⁴ Según el artículo 52 de la Ley 769 de 2002 (modificado por los artículos 12 de la Ley 1383 de 2010 y 202 del Decreto Ley 19 de 2012), “Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6) año contado a partir de la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula”.</p>	<p>porque desde las Leyes 2161 de 2021 (arts. 12 y 13) y 2251 de 2022 (art. 16) se consagró que en caso de accidentes que generen daños materiales deben retirarse los vehículos inmediatamente y las aseguradoras asumen el trámite posterior; y</p> <ul style="list-style-type: none"> (iv) Cubrir el déficit de aseguramiento permite gestionar mejor la movilidad y la resolución de conflictos por daños materiales por accidentes de tránsito, que podrían resolverse mediante conciliación con asistencia del asegurador, como en el caso de los vehículos que si están cubiertos. <p>En armonía con esta solución definitiva, es necesario derogar el art. 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el art. 4 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>5. MARCO NORMATIVO</p> <p>Competencia del Congreso de la República</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>“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.</p> <p>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;</p>
<p><i>órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura. (...)”. (Negritas y subrayados fuera del texto original).</i></p> <p>Normatividad vigente</p> <p>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.</p> <p>La Ley 33 de 1986 que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempla la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así: Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por escuelas de enseñanza automovilística. 2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos...” <p>También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.</p> <p>“Artículo 2º. El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, 	<p>capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.</p> <p>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...”</p> <p>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.</p> <p>“Artículo 3º. El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</p> <p>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...”</p> <p>Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. <p>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;</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>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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”.</p> <p>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.</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>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...”</p> <p>“Artículo 2º. El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 18. Facultad del titular. (...)</p> <p>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 referendar una licencia de conducción...”</p>	<p>“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”.</p> <p>6. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS</p> <p>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 aspiran 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”.</p> <p>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.</p> <p>En segundo lugar, remiten un conjunto de observaciones que fueron estudiadas y acogidas en la ponencia para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, con el propósito de enriquecer y robustecer su contenido.</p> <p>Durante el trámite en la Cámara de Representantes 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. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un concepto técnico, en donde considera que el artículo 4 y un parágrafo del artículo 3 de la ponencia para primer debate generaba impacto fiscal.</p> <p>De igual manera, se realizó una reunión virtual de carácter técnico el 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 Freddy Muñoz y Luis Fernando Gómez, y se conectaron asesores de los Representantes Aquileo Medina, Mónica Raigoza y Wilmer Leal¹⁵.</p> <p>Todos estos espacios generaron observaciones que en su gran mayoría fueron tenidas en</p>
<p>cuenta y dieron lugar a ajustes mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.</p> <p>7. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual</p> <p>“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”.</p> <p>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.</p> <p>“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) <u>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.</u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad</p>	<p>vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).” (Subrayado y negrilla fuera de texto).</p> <p>Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto, 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 Centros de Enseñanza Automovilística (CEA). En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p> <p>6. IMPACTO FISCAL</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7º 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.</p> <p>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:</p> <p>“<u>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</u> (subrayado y negrita fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el</p>

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):

“35. 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. (...)

36. (...) 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.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado por Plenaria de Cámara de Representantes	Articulado propuesto para primer debate en Senado	Justificación
EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:	EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:	
Título del Proyecto: “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 MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Por técnica legislativa, se precisa la redacción del título del Proyecto, a fin de cumplir los estándares de exequibilidad (cfr., Corte Constitucional, sentencia C-1046 de 2005)
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 1°. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA que les permita funcionar bajo 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, e instaurar mecanismos para amparar a los	Por técnica legislativa, se precisa la redacción del título del Proyecto, a fin de cumplir los estándares de exequibilidad (cfr., Corte Constitucional, sentencia C-1046 de 2005)

afectados por siniestros viales	
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	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. Estarán 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”.	continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas. Igualmente se autoriza a 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 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:	Se modifica el literal b) del numeral 1 del artículo 14 de la Ley 769 de 2002, para establecer que la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación
ARTÍCULO 14°.	ARTÍCULO 14°.	

<p>ARTÍCULO 14º. 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, previo 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</p>	<p>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 expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.</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</p>	<p>respectiva (ANSV).</p> <p>Se ajusta la redacción, para corregir las referencias entre singular y plural.</p>	<p>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 y permanencia durante 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 reglamento.</p> <p>b) Práctica de Conducción: Se realizará en las vías</p>	<p>utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p><u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</u></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 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</p>	
<p>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</p>	<p>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>los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11º. 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</p>	<p>Suprimido, se reenumera a continuación</p>	<p>El párrafo buscaba establecer un régimen escalonado de renovación de licencias, que se considera innecesario en este Proyecto.</p> <p>En segundo lugar, el art. 11 de la Ley 2161 de 2021, al que se pretende adicionar un párrafo, fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante sentencia C-261 de 2022 (comunicado de prensa No. 23 de 13 de julio de 2022).</p>

<p>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>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.</p>	<p>actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p>	<p>atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) previsto en el art. 22 de la Ley 2050 de 2020, que no se ha cumplido a la fecha y tiene íntima relación con el correcto funcionamiento de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p>
<p>ARTÍCULO 5º. 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.</p> <p>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</p>	<p>ARTÍCULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un <u>Análisis Integral</u>, de carácter técnico y económico, 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.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>Los Organismos realizarán las</p>	<p>En primer lugar, se ajusta la numeración.</p> <p>Es necesario el análisis integral de los servicios asociados al Sector por parte del Ministerio, sin embargo, la remisión al art. 66 de la Ley 1682 de 2013 resulta errónea, porque dicha norma consagra facultades extraordinarias al Ejecutivo que en su oportunidad se otorgaron.</p> <p>En segundo lugar, se prevé que las mejoras regulatorias sean para los servicios que prestan los Organismos de Tránsito, como los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>Por otro lado, se adiciona un párrafo para que la Superintendencia del Sector en máximo seis (6) meses vincule a los centros integrales de</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p>	<p>ARTÍCULO 5º. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p>	<p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p>Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá adoptar y proponer los mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; 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 7º. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3. 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>judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“PARÁGRAFO 3. 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 u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. 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 u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad 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>Se ajusta la numeración.</p> <p>Se adiciona la posibilidad de utilizar otras tecnologías de bloqueo para vehículos.</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Se elimina el artículo</p> <p>Nuevo ARTÍCULO 7º. Adicionar un párrafo 2º al artículo 53 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>“Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, como consecuencia de errores u omisiones, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos. Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15</p> <p>Con base en el art. 8 del texto aprobado por Plenaria de la Cámara de Representantes, relativo a los incentivos para cumplir la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se plantea este artículo nuevo, teniendo en cuenta que la Ley 2251 de 2022 estableció que en los accidentes de tránsito en que sólo se generen daños materiales deben retirarse inmediatamente los vehículos colisionados sin intervención de la autoridad de tránsito, para amparar a los afectados por daños materiales causados por vehículos obligados a realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones</p>

	<p><u>SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</u></p> <p><u>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</u></p> <p><u>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley”.</u></p> <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>contaminantes, se establece como obligatorio el seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare daños materiales causados a terceros, a cargo de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que no tendría costo alguno para la ciudadanía.</p> <p>Este seguro no es novedoso, por las siguientes razones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Algunos de los riesgos amparados ya están previstos en la tarifa (Resolución Ministerio de Transporte No. 3318 de 14 de septiembre de 2015). 2. Este seguro ya existe para vehículos de servicio público en virtud de los arts. 994 y 1003 del Código de Comercio y 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015, pero no para vehículos particulares, que genera un déficit de protección, por esa razón los vehículos que cumplan esta obligación estarían exceptuados. 3. El art. 4 de la Ley 2161 de 2021 			<p>estableció un aseguramiento complementario y voluntario para cubrir responsabilidad civil por daños materiales a terceros, y como la Ley 2251 de 2022 suprimió el informe para este tipo de accidentes, es pertinente consagrarlo obligatorio, pero no a cargo de los usuarios.</p> <p>Este seguro obligatorio debe ser asumido por los CDA mediante seguros individuales por cada vehículo, pues si se permitiera un seguro grupal sería inane la medida frente al déficit de protección de los afectados, y sin cargo alguno para los usuarios. Se define el valor mínimo asegurado de este seguro y se prevé que los CDA deben garantizar el funcionamiento de los puntos necesarios para expedir los seguros obligatorios previstos en esta Ley.</p> <p>En armonía con esta solución definitiva, es necesario derogar el art. 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el art. 4 de la Ley 2161 de 2021.</p>
		<p>Este seguro tiene los siguientes beneficios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El art. 202 del Decreto Ley 19 de 2012 modificó a su vez el art. 52 de la Ley 769 de 2002 para establecer que la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes debe hacerse a partir del sexto (6º) año de matrícula del vehículo, lo que si bien favorece la venta de vehículos nuevos genera un déficit de protección a usuarios y afectados por daños materiales causados por vehículos con antigüedad superior a seis (6) años; o no les venden el seguro todo riesgo o es más caro. 2. Por lo anterior, este seguro, sin cargo o costo adicional, porque debe ser asumido por los CDA, garantiza que el asegurador cubra los daños materiales y protege el patrimonio de los usuarios que cumplan el deber de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. 3. Contribuye con la 			<p>movilidad en casos de daños materiales que involucren vehículos no cubiertos por otros seguros, porque desde las Leyes 2161 de 2021 (arts. 12 y 13) y 2251 de 2022 (art. 16) se consagró que en caso de accidentes que generen daños materiales deben retirarse los vehículos inmediatamente y las aseguradoras asumen el trámite posterior; y</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Cubrir el déficit de aseguramiento permite gestionar mejor la movilidad y la resolución de conflictos por daños materiales por accidentes de tránsito, que podrían resolverse mediante conciliación con asistencia del asegurador, como en el caso de los vehículos que si están cubiertos.
				<p>Nuevo ARTÍCULO 8º. La Ley 769 de 2002 tendrá el siguiente artículo nuevo:</p> <p>“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el servicio</p>	<p>Un tema esencial en el estado de la cultura vial, que incide en las condiciones de seguridad y por ello tiene íntima relación con los temas de este Proyecto, es la tendencia al fraude y a la evasión, por ejemplo: en la capacitación para conducción, los seguros</p>

<p>cumplan la normatividad de tránsito.</p> <p>Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p>Tratándose de los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos que presten el servicio directamente será obligatoria su exigencia a los propietarios de los vehículos para su vinculación, so pena de las sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte”.</p>	<p>obligatorios de ley y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, situación que deja desprotegidas a las víctimas y exacerba la “cultura del atajo”, por lo que es necesario consagrar la corresponsabilidad de las empresas que prestan el servicio de transporte público terrestre automotor y darles los instrumentos para ello, y así coadyuvar a disminuir la evasión y el fraude.</p>	<p>obligatorios de ley y la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, situación que deja desprotegidas a las víctimas y exacerba la “cultura del atajo”, por lo que es necesario consagrar la corresponsabilidad de las empresas que prestan el servicio de transporte público terrestre automotor y darles los instrumentos para ello, y así coadyuvar a disminuir la evasión y el fraude.</p>	<p>8. PROPOSICIÓN</p> <p>En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 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”, con modificaciones.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República.</p>
<p>Nuevo</p> <p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>	<p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p>	<p>Es necesario consagrar que el Ministerio de Transporte dictará las normas necesarias para depurar el RUNT, para mejorar el sistema de tránsito con base en datos.</p>	
<p>ARTÍCULO 9º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>ARTÍCULO 10º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>En primer lugar, se ajusta la numeración.</p> <p>Se precisan las normas objeto de modificación</p>	
<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 2161 DE 2021, SE REGLAMENTA LA ACTIVIDAD DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO, GARANTIZANDO EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, COMO MECANISMO DE PREVENCIÓN Y AMPARO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, establecer <u>una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los organismos de apoyo al Tránsito (OAT), en especial</u> a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, que les permita funcionar <u>bajo</u> 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, e instaurar <u>mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.</u></p> <p>ARTÍCULO 2º. 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 12º. 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>Estarán 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.</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 jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p>			<p>Se autoriza a 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 3º. 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 14º. 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 expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por <u>este</u>.</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>e) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>d) 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 y <u>permanencia durante</u> la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p><u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</u></p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</p> <p>e) 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</p>

<p>horaria que determine el reglamento.</p> <p>d) 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>ARTICULO 4º. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un <u>Análisis Integral</u>, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, <u>asi como los Organismos de Tránsito</u>, 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>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, la habilitación o registro de nuevos Organismos, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales, sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p><u>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</u></p> <p><u>Parágrafo.</u> La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p>	<p>ARTÍCULO 5º. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. La ADRES, en su función de realizar los pagos a los prestadores del servicio de salud y proveedores de tecnología en salud y demás agentes del Sistema en la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, deberá adoptar y proponer los mecanismos y tecnologías que se requieran para proteger los recursos que administra para evitar fraudes y la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Tratándose de los accidentes de tránsito con cobertura de SOAT, las compañías de seguros, con el fin de evitar el fraude en la utilización del seguro; 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 6º. Adiciónese el párrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“PARÁGRAFO 3. 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 <u>u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad</u>. 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 <u>u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad</u> 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 7º. Adiciónese un párrafo 2º al artículo 53 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>“Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, como consecuencia de errores u omisiones, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.</p>						
<p>Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley”.</p> <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor serán corresponsables porque los vehículos que presten el servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p>Tratándose de los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos que presten el servicio directamente; será obligatoria su exigencia a los propietarios de los vehículos para su vinculación y permanencia en la empresa, so pena de las sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 9º. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.</p> <p>ARTÍCULO 10º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación, deroga el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 4 de la Ley 2161 de 2021, y las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;"> <p>CONTENIDO</p> </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 1494 - Jueves, 24 de noviembre de 2022</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PONENCIAS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, 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).....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">6</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.	1	Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, 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).....	6
	Págs.						
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.	1						
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, 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).....	6						