



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1619

Bogotá, D. C., viernes, 9 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

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

*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.*

Bogotá, D.C., 6 de diciembre de 2022

Doctor

**ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE**

Presidente

Senado de la República

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

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 segundo debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "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.

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.

Continuando con el tránsito legislativo del proyecto, el 25 de octubre de 2022 se me designó como ponente. Posteriormente, el día 29 de noviembre de 2022 fue rendido el primer debate ante la comisión sexta de Senado.

#### 2. OBJETO

La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y 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

afectados por siniestros viales.

**3. CONTENIDO**

La presente iniciativa cuenta con nueve (9) artículos, incluida su vigencia.

El artículo primero (1°) Objeto

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 voluntaria de CEA persona natural a jurídica en un plazo de seis (6) meses 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 modalidad virtual.

El artículo cuarto (4°) 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 quinto (5°) modifica el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, y establece la implementación de “cepos” y otras tecnologías para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.

El artículo sexto (6°) establece la obligación a los Centros de Diagnóstico automotor (CDA) de tomar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular.

El artículo séptimo (7°), establece unas obligaciones para las cuales serán corresponsables las empresas de transporte público.

El artículo octavo (8°), establece la obligación de depurar datos en el RUNT.

El artículo 9°, es la vigencia.

**4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS<sup>1</sup>**

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

<sup>1</sup> 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 CEA<sup>2</sup>.

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.

<sup>2</sup> 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
Pealón	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
<b>Total por año</b>	<b>7.158</b>	<b>6.719</b>	<b>6.850</b>	<b>6.826</b>	<b>5.458</b>	<b>33.011</b>

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 ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Superintendencia de Transporte en 2017, ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil<sup>3</sup>. Sin embargo, el SICOV aún no ha vinculado a los Centros

<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que ha permitido 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
<b>Total General</b>	<b>687</b>

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.

<sup>4</sup> colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20Ense%C3%BAanza%20Automovil%20C3%ADstica%20sancionados%20en%20Colombia

<sup>5</sup> Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-enseanza-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<sup>5</sup>.

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).

<sup>5</sup> 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:

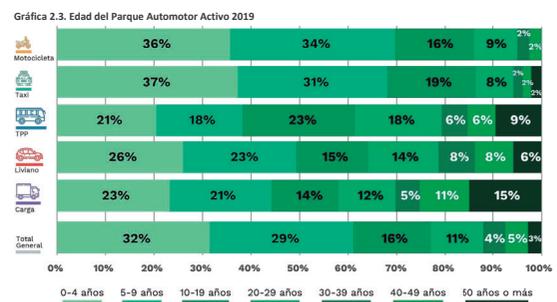
- Para junio de 2022, el parque automotor en Colombia es de 17.556.339, de los cuales: (i) 10.544.841 son motos; (ii) 6.822.576 son automóviles, camionetas, camiones, buses; (iii) 188.922 son maquinaria, remolques y semiremolques<sup>6</sup>. De acuerdo con información de FASECOLDA (2019)<sup>7</sup>, 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 motos<sup>8</sup>.
- 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 años<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> 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>

<sup>7</sup> FASECOLDA. Comunicación del 11 de junio de 2021, con destino a la Comisión Sexta del Senado de la República. Anexo I.

<sup>8</sup> La Republica. 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-anos-3382797>

<sup>9</sup> 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](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-12/AnuarioNacionaldeSV2019_compressed.pdf)



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 años<sup>10</sup>.
- 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 República<sup>11</sup>, 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%.

<sup>10</sup> 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](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-07/Anuario_Nacional_2021_Vfinal.pdf)

<sup>11</sup> Anexo 1.

<ul style="list-style-type: none"> <li>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 vehículos<sup>12</sup>, es difícil acceder a un seguro para los vehículos y en especial para las motos, lo que genera un <b>déficit de protección</b> 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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul> <p>Este seguro tiene los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(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;</li> <li>(ii) Por esta razón, este seguro, <b>sin cargo o costo adicional</b>, 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;</li> <li>(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,</li> </ul> <p><small><sup>12</sup> 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".</small></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"> <li>(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.</li> </ul> <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><b>5. MARCO NORMATIVO</b></p> <p><b>Competencia del Congreso de la República</b></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 <b>Ley 3 de 1992</b> "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><i>"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.</i></p> <p><i>Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:</i>  <i>(...)</i>  <i>Comisión Sexta.</i>  <i>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;</i></p>
<p><i>órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura.</i>  <i>(...)"</i>. (Negrillas y subrayados fuera del texto original).</p> <p><b>Normatividad vigente</b></p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el <b>Decreto-Ley 1344 de 1970</b>, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.</p> <p>La <b>Ley 33 de 1986</b> que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempló la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística;</p> <p><i>"Artículo 1º. El artículo 11 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así: Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Por escuelas de enseñanza automovilística.</i></li> <li><i>2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos..."</i></li> </ol> <p>También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.</p> <p><i>"Artículo 2º. El artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>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:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>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.</i></li> <li><i>2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.</i></li> <li><i>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.</i></li> <li><i>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.</i></li> <li><i>5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos,</i></li> </ol>	<p><i>capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.</i></p> <p><i>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..."</i></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><i>"Artículo 3º. El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>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..."</i></p> <p><i>Artículo 4º. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:</i></p> <p><i>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:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. La primera vez con amonestación escrita.</i></li> <li><i>2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.</i></li> <li><i>3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.</i></li> </ol> <p><i>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.</i></p> <p>La <b>Ley 769 de 2002</b>, 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><i>"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.</i></p>

<p><b>ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN.</b> 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><b>ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.</b> 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><b>ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO.</b> &lt;Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:&gt; 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><b>ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO.</b> 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. <b>Constitución y funcionamiento.</b> 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. <b>Facultad del titular.</b> (...)</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a refrendar una licencia de conducción...”</p>	<p>“Artículo 4º. El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 154. <b>Centros de enseñanza.</b> 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><b>6. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS</b></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 Frey Muñoz y Luis Fernando Gómez, y se conectaron asesores de los Representantes Aquileo Medina, Mónica Raigoza y Wilmer Leal<sup>13</sup>.</p> <p>Todos estos espacios generaron observaciones que en su gran mayoría fueron tenidas en</p> <p><sup>13</sup> Gaceta No. 1921 de 2021.</p>
<p>cuenta y dieron lugar a ajustes mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.</p> <p>De igual manera, durante su paso por el Senado de la República fue emitido concepto por parte del Ministerio de Transporte, en donde particularmente se consideró disminuir el tiempo de transición otorgado a los CEA de tres años a 6 meses, observaciones que fueron tenidas en cuenta en su totalidad.</p> <p><b>7. CONFLICTO DE INTERESES</b></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 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><b>6. IMPACTO FISCAL</b></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>

**“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas** (subrayado y negrita fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (resaltado fuera del texto).

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

“35. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º 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 Comisión Sexta de Senado	Articulado propuesto para Segundo debate en Senado	Justificación
<b>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:</b>	<b>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:</b>	
<b>Título del Proyecto:</b>  “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”	“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”	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)
<b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y 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	<b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y 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	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)

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 afectados por siniestros	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 afectados por siniestros	
<b>ARTÍCULO 2º.</b> 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: <b>“ARTÍCULO 12º. NATURALEZA.</b> 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. <b>PARÁGRAFO 1.</b> 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	<b>“ARTÍCULO 2º.</b> 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: <b>“ARTÍCULO 12º. NATURALEZA.</b> 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, <b>adicional a los cursos para obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</b> <b>PARÁGRAFO 1.</b> Con el fin de	Se acogen las recomendaciones realizadas por el Ministerio de Transporte, en cuanto a términos. Considera conveniente determinar un periodo transitorio de seis (6) meses para realizar la transición de persona natural a persona jurídica y para reglamentar lo relacionado con la transición, ya que al ser modificación de un trámite la expedición de la correspondiente reglamentación requiere que se soliciten conceptos del Departamento Administrativo de la Función Pública y de la Superintendencia de Industria y Comercio, además de la publicación para conocimiento de la ciudadanía por 15 días, motivo por el cual en 90 días no podría completarse todo el proceso regulatorio.

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. 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.  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”.	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, <b>contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.</b>  <del>Transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</del>  <b>Durante este término</b> 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.  <b>El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite</b>	A su vez, el Ministerio de Transporte considera pertinente incluir dentro de las capacitaciones que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, siempre y cuando estos se realicen independientemente de los contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística establecidos en la Resolución 20223040009425 de 2022, ya que podrían generar un costo mayor para los usuarios y no todos los usuarios los requieren.
---	---	---

	<p><b>que el beneficiario original hace parte de la misma.</b></p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de <b>seis meses (60 días)</b> contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo."</p>		<p>determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p><b>a) Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p><b>b) Capacitación por medios tecnológicos.</b> 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 permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p><b>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</b></p> <p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> 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>b) Práctica de Conducción:</b></p>	<p>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><b>a) Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p><b>b) Capacitación por medios tecnológicos en la modalidad virtual.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p><b>2.- Capacitación Práctica.</b> Se dividirá en dos áreas:</p>	<p>capacitación a los usuarios en:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La omisión de socorro (responsabilidad en caso de presenciar un accidente de tránsito y protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer)).</li> <li>2. Actuación en caso de accidentes de tránsito (Protocolo de intervención P.A.S. (Proteger, avisar y socorrer)).</li> <li>3. Equipo de prevención (componentes y cómo usarlos)" desarrolla, entre otras cosas, el modo de uso del extintor que, como lo indica el artículo 30 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, hace parte del equipo de prevención y seguridad que se deben portar en los vehículos.</li> </ol>
<p><b>ARTÍCULO 3º.</b> 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><b>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN.</b> 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. La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p><b>1.- Capacitación Teórica.</b> Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá</p>	<p><b>“ARTÍCULO 3º.</b> 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><b>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN.</b> 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><b>1.- Capacitación Teórica.</b></p>	<p>Se acogen las observaciones esbozadas por El Ministerio de Transporte, este considera pertinente indicar, como se mencionó en la observación al artículo 2 del presente proyecto de ley, los cursos adicionales que puedan impartir los CEA no sean incluidos en el curso de formación a conductores, ya que podrían generar un costo mayor para los usuarios y no todos los usuarios los requieren.</p> <p>Ahora bien, en la actual malla curricular establecida en la Resolución 3245 de 2009 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 20223040009425 de 2022, se estableció la obligación que tienen los CEA de brindar</p>	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p><b>2.- Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</b></p> <p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> 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>b) Práctica de Conducción:</b></p>	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p><b>2.- Capacitación Práctica.</b> Se dividirá en dos áreas:</p>	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p><b>2.- Capacitación Práctica.</b> Se dividirá en dos áreas:</p>
<p>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><b>PARÁGRAFO 1.</b> Los centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas con discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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 pensusm 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</p>	<p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> 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>b) Práctica de Conducción:</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas con discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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 pensusm 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</p>	<p>De esta manera, ya se está capacitando al conductor para mitigar futuros impactos al momento de conducir un vehículo, dichas capacitaciones se encuentran más alineadas con la actividad de conducción que las propuestas en el presente proyecto de ley.</p> <p>Adicionalmente, se considera que la reglamentación de lo señalado en el presente artículo le corresponde al Ministerio de Transporte y que la realización de cursos en la modalidad virtual debe garantizar la interoperabilidad con el sistema RUNT.</p>	<p>manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos 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</p>	<p><del>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.</del></p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte."</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Tránsito, así como los Organismos 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>Se acogen las observaciones realizadas por el Ministerio de Transporte; considera preciso mencionar, que las mejoras regulatorias no deben establecer reglas que puedan generar una posible restricción al derecho a la libre competencia, aunque nos encontramos de acuerdo con la realización de un Análisis técnico y económico para conocer la situación actual de los organismos de apoyo al tránsito, es pertinente destacar que</p>

<p>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 actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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><del>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.</del></p> <p>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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>el enfoque de dicho análisis no es generar una restricción al mercado, sino definir si es necesario hacer mejoras regulatorias.</p> <p>Así mismo, este Ministerio considera pertinente que el presente artículo sea analizado por la Superintendencia de Industria y Comercio.</p>	<p>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><b>ARTÍCULO 6º.</b> Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así: "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</p>	<p><del>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.</del></p> <p><del>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.</del></p> <p><b>ARTÍCULO 5º.</b> Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así: "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</p>	<p>Se realiza modificación de la numeración.</p>
<p><b>ARTÍCULO 5º.</b> Agréguese un parágrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así: <b>Parágrafo.</b> 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</p>	<p><del><b>ARTÍCULO 5º.</b> Agréguese un parágrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así: <b>Parágrafo.</b> 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</del></p>	<p>Se elimina el artículo teniendo en cuenta que incumple el principio de unidad de materia.</p>	<p>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 técnica mecánica y de emisiones contaminantes.</p>	<p>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><del>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 técnica mecánica y de emisiones contaminantes.</del></p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</p>
<p>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>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 elimina el inciso, teniendo en cuenta que esta función desborda la capacidad de las aseguradoras y naturaleza del contrato de seguro.</p>	<p><b>ARTÍCULO 7º.</b> Adiciónese un parágrafo 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, 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</p>	<p><b>ARTÍCULO 6º.</b> Adiciónese un parágrafo 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, 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</p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</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, 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</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, 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</p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</p>	<p><b>ARTÍCULO 8º.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "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</p>	<p><b>ARTÍCULO 7º.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "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</p>	<p>Se ajusta la numeración y se realizan modificaciones acorde a las observaciones emitidas por el Ministerio de Transporte; considera pertinente indicar que se debe aclarar a que tipo de seguros se refiere en el inciso segundo del artículo, ya que, de</p>

<p>servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción. Trantados 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>servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.</p> <p><u>Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo directamente sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, con cargo al propietario del vehículo.</u></p> <p><u>El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción"</u></p>	<p>conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, algunos seguros como los de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual de transporte público, no puede ser adquirido por los propietarios de los vehículos, por el contrario, el tomador debe ser la empresa de transporte. Teniendo en cuenta que los documentos de tránsito que se exigen a una empresa por la prestación de un servicio público de transporte son responsabilidad de esta y no del propietario del vehículo. Lo que no ocurre con el SOAT, ya que su exigencia y adquisición está atada a que se realice por el propietario del vehículo.</p>	<p><b>ARTÍCULO 10º. Vigencia.</b> 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><b>ARTÍCULO 2º. Vigencia.</b> 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. Se precisan las normas objeto de modificación</p>
<p><b>ARTÍCULO 9º.</b> 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><b>ARTÍCULO 8º.</b> 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>Se ajusta la numeración</p>			
<p><b>8. PROPOSICIÓN</b></p> <p>En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la plenaria del Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara "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", con las modificaciones propuestas.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ</b> Senadora de la República.</p>			<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 377 DE 2022 SENADO, 221 DE 2021 CÁMARA</b></p> <p><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, 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</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y 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 afectados por siniestros viales.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º.</b> 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><b>"ARTÍCULO 12º. NATURALEZA.</b> 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, <b>adicional a los cursos para obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</b></p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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, <b>contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.</b></p>		

<p><b>Durante este término</b> 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><b>El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.</b></p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de <b>seis (6) meses</b> contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.”</p> <p><b>ARTÍCULO 3º.</b> 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><b>ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN.</b> 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><b>1.- Capacitación Teórica.</b> 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><b>a) Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p><b>b) Capacitación en la modalidad virtual.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT),—que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p><b>2.- Capacitación Práctica.</b> Se dividirá en dos áreas:</p>	<p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> 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>b) Práctica de Conducción:</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas <b>en condición</b> de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.”</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos 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>Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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><b>ARTÍCULO 5º.</b> Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“<b>PARÁGRAFO 3.</b> 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><b>ARTÍCULO 6º.</b> Adiciónese un parágrafo 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><b>PARÁGRAFO 2º.</b> 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, 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><b>ARTÍCULO 7º.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“<b>ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</b> 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><u>Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, con cargo al propietario del vehículo.</u></p>	<p><u><b>El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT, sera obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción</b></u></p> <p><b>ARTÍCULO 8º.</b> 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><b>ARTÍCULO 9º. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>

<p style="text-align: center;"><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 29 DE NOVIEMBRE DE 2022, DEL PROYECTO DE LEY No. 377 de 2022 SENADO, No. 221 de 2021 CÁMARA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“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”</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Decreta:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1°. OBJETO.</b> La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y 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 afectados por siniestros viales.</p> <p><b>ARTÍCULO 2°.</b> 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><b>"ARTÍCULO 12°. NATURALEZA.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>ARTÍCULO 3°.</b> 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><b>ARTÍCULO 14°. CAPACITACIÓN.</b> 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.- <b>Capacitación Teórica.</b> 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><b>a) Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p><b>b) Capacitación por medios tecnológicos.</b> 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 permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá expedir la reglamentación correspondiente.</p> <p>2.- <b>Capacitación Práctica.</b> Se dividirá en dos áreas:</p> <p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> 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>b) Práctica de Conducción:</b> Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con</p>
<p style="text-align: center;">tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1. Los centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas con discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.</b></p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 3.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 4°.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos 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 actividades estrictamente vistas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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><b>ARTÍCULO 5°.</b> Agréguese un parágrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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</p>	<p>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><b>ARTÍCULO 6°.</b> Adiciónese el parágrafo 3 al Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p><b>"PARÁGRAFO 3.</b> 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><b>ARTÍCULO 7°.</b> Adiciónese un parágrafo 2° 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><b>"Parágrafo 2°.</b> 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, sin cargo o sobre costo 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><b>ARTÍCULO 8°.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</b> Las empresas de transporte público terrestre automotor serán</p>

corresponsables porque los vehículos que presten el servicio cumplan la normatividad de tránsito. Para estos efectos, deberán contratar directamente la capacitación en conducción.

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.

**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.

**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.



Comisión Sexta Constitucional Permanente

#### AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 29 de Noviembre de 2022, el Proyecto de Ley **No. 377 de 2022 SENADO, No. 221 de 2021 CÁMARA** "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", según consta en el Acta No. 17, de la misma fecha.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS  
Secretario General  
Comisión Sexta del Senado

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 23 DE 2022 SENADO

*por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones.*

### Señores

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE SENADO

### Doctor

PRAXERE JOSÉ OSPINO REY

Secretario Comisión Séptima Constitucional Permanente  
Congreso de la República

**Referencia:** Informe de ponencia segundo debate  
Proyecto de ley número 023 de 2022 Senado.

De conformidad con lo dispuesto por la mesa directiva de esta comisión y, con fundamento en el mandato del artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, nos ha correspondido la honrosa designación para rendir ponencia en segundo debate al Proyecto Ley No. 23/2022 Senado, "Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones."

### I. TRÁMITE DEL PROYECTO

EL presente proyecto de ley fue radicado ante la Secretaría General del Senado el 21 de julio del presente año, por el H.S Fabian Díaz Plata y fue asignado a la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado, por lo que fuimos encomendados los H.S Fabian Díaz Plata, Polivio Leandro Rosales Cadena y Honorio Miguel Henríquez Pinedo para rendir ponencia para primer debate, el proyecto fue debatido y aprobado en primer debate en la sesión de la Comisión Séptima de Senado el día 01 de noviembre del 2022 e igualmente ese día fuimos designados los H.S Fabian Díaz Plata, Polivio Leandro Rosales Cadena y Honorio Miguel Henríquez Pinedo, para rendir informe de ponencia para segundo debate.

### II. ANTECEDENTES

La presente iniciativa legislativa fue presentada el 20 de julio del año 2020 y siguió su trámite legislativo tanto por la Cámara de Representantes como por el Senado, llegando a cuarto debate (segundo debate en Senado), sin embargo, por temas de tiempo y que supero su segunda legislatura este proyecto no alcanzó a ser sancionado como Ley de la República y se archivó.

Atendiendo la importancia del presente proyecto de ley y de los beneficios que este representaría para la conservación del medio ambiente y para incentivar la

creación de nuevos empleos, se presentó nuevamente el 21 de julio del 2022 y quedó radicada bajo el número 023 del 2022 Senado, fue asignada a la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República la cual designo como ponentes para primer debate a los H.S Fabian Díaz Plata, Polivio Leandro Rosales Cadena y Honorio Miguel Henríquez Pinedo, fue aprobado en primer debate el día 01 de noviembre del 2022 y se asignó como ponentes para segundo debate a los mismos senadores.

### III. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley busca articular los lineamientos entregados por el Gobierno Nacional en la "Estrategia Nacional de Economía Circular" presentado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y generar un piso legal para la generación de empleos verdes en el territorio nacional. Las disposiciones contenidas estarán enmarcadas por los nuevos paradigmas de economía circular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el programa de "empleos verdes" desarrollado por la Organización Internacional de Trabajo - OIT y demás proposiciones teóricas y prácticas, avaladas por el Gobierno colombiano.

Los planteamientos que se encontrarán a continuación estarán enmarcados en la construcción de un nuevo paradigma productivo, evidenciando los avances de la economía circular y su articulación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, buscando la necesidad de profundizar masivamente el desarrollo de la economía circular como mecanismo parcial para la solución de la problemática ambiental.

La planeación, la pedagogía como estrategia para establecer este nuevo paradigma productivo, la profundización del reciclaje como herramienta de fortalecimiento económico local y el desarrollo de beneficios monetarios para las empresas que utilicen articulen esta nueva faceta de producción, serán las directrices que caractericen el desarrollo de este proyecto de ley.

### IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El origen del término "Economía circular" proviene del campo de estudio de

ecología industrial que surgió a principios de los años noventa<sup>1</sup> y que incluye pensamientos de la economía de servicios funcional o economía del rendimiento de Walter Stahel; el diseño "cradle to cradle" de William McDonough y Michael Braungart; la biomimesis articulada por Janine Benyus; el capitalismo natural de Amory y Hunter Lovins y Paul Hawken; y el enfoque de sistemas de economía azul descrito por Gunter Pauli.

El concepto de economía circular se fortaleció académicamente luego de las publicaciones documentales realizadas por la Fundación Ellen MacArthur en el año 2012, los cuales, promueven la economía circular entre los gobiernos y las empresas, estableciendo de esta manera, un camino de integración sostenible entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico de un Estado. Los planeamientos teóricos, aunque no se alejan de la profundización del sistema capitalista como modelo imperante de explotación social, plantea acciones concretas para incentivar la producción sostenible e integrarlas hacia economías ambientadas en el desarrollo sostenible.

Para el caso colombiano, las primeras gestiones políticas relacionadas con la economía circular surgen en el año 1997 con la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia<sup>2</sup>, para el año 2000 se da la expedición de la Política de Parques Industriales Ecoeficientes por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá<sup>3</sup>.

Otros avances importantes para el desarrollo de economías sustentables ambientalmente son los siguientes:

- Para el año 2007 se desarrolló normatividad sobre responsabilidad extendida del producto en materia de gestión de residuos peligrosos.
- Para el año 2010 se reglamentó la normatividad correspondiente al uso de residuos de pilas, acumuladores, computadores, periféricos y entro diversos materiales de uso tecnológico.

<sup>1</sup> Ayres, R., & Simonis, U. (1994). Industrial metabolism: restructuring for sustainable development. Obtenido de <https://www.mincotur.gov.co/Publicaciones/PublicacionesPeriodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/351/Economia02.pdf>

<sup>2</sup> El objetivo general de la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia se proyecta en: *Prevenir y minimizar eficientemente los impactos y riesgos a los seres humanos y al medio ambiente, garantizando la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial, a partir de introducir la dimensión ambiental en los sectores productivos, como un desafío a largo plazo.* Ministerio del Medio Ambiente. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia, 1997.

<sup>3</sup> Para el momento en que expidió la Política de Parques Industriales Ecoeficientes, el alcalde electo era Enrique Peñalosa.

- Posteriormente la Política de producción y consumo sostenible en 2010 y la Política para la gestión integral de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos – RAEE contribuyen a la conceptualización de la economía circular.<sup>4</sup>
- Y finalmente, uno de los avances más significativos gira alrededor del CONPES 3874 Política nacional para la gestión integral de residuos sólidos, que se introduce el concepto de manera oficial en el país avanzar en el cierre de ciclos.

En esta estrategia se reconocen estas iniciativas, se construye sobre ellas y las potencializa al integrar una agenda de trabajo entre los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Vivienda, Ciudad y Territorio, de Agricultura y Desarrollo Rural, de Transporte, de Educación y de Minas y Energía, el DNP y el DANE, así como entre varios programas y acuerdos sectoriales.

A pesar de que académicamente no existe una definición concreta y universal sobre las perspectivas de la economía circular, los aportes entregados por la Estrategia Nacional de Economía Circular diseñan una hoja de ruta en cuanto a la definición aceptada por el Gobierno Nacional, basando la definición en la propuesta de la Fundación Ellen MacArthur. La definición adoptada por Colombia también es utilizada por otros países y su reconocimiento es mundialmente acogido.

Para efectos de esta estrategia, la economía circular es entendida como:

"Sistemas de producción y consumo que promuevan la eficiencia en el uso de materiales, agua y la energía, teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas, el uso circular de los flujos de materiales y la extensión de la vida útil a través de la implementación de la innovación tecnológica, alianzas y colaboraciones entre actores y el impulso de modelos de negocio que responden a los fundamentos del desarrollo sostenible."<sup>5</sup>

El principal aporte diferenciador del concepto de economía circular es su

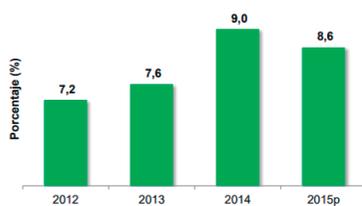
<sup>4</sup> Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. *Estrategia nacional de economía circular. Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio.* Bogotá D.C. Colombia, 2019.

<sup>5</sup> ELLEN MACARTHUR FOUNDATION. Towards the circular economy: Economic and business rationale for an accelerated transition. Journal of Industrial Ecology, 2014

carácter sistémico y holístico; se enfoca en optimizar los sistemas teniendo en cuenta todos sus componentes. La definición pretende un sistema productivo que se auto restaura y autogenera por su diseño interconectado e inteligente, tal como ocurre en la naturaleza donde residuos de un organismo son la materia prima de otro, y donde existen relaciones simbióticas entre especies, como por ejemplo el ciclo del carbono o del nitrógeno.

La *Estrategia nacional de economía circular* reconoce varios indicadores propuestos por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos -OCDE para examinar el avance de los países en el marco de las evaluaciones de desempeño ambiental, como: la intensidad en el consumo de materiales y la intensidad energética, las emisiones de dióxido de carbono (CO2) por habitante, la tasa de aprovechamiento de residuos o la tasa de reciclaje, la huella ecológica por habitante por hectárea, el porcentaje de reutilización de agua y el porcentaje de aprovechamiento de biomasa.<sup>6</sup>

**Gráfica 1: Tasa de reciclaje y nueva utilización.**



Tomado de: Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos.<sup>7</sup>

La utilización de residuos y productos residuales hace referencia al uso de

<sup>6</sup> OCDE & CEPAL. *Evaluaciones de desempeño ambiental, Colombia highlights.* 2014. Obtenido de <http://dx.dio.org/10.1787/9789264111318-en>

<sup>7</sup> DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos. Bogotá, 2017. Tomado de: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas\\_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf)

materiales en los procesos de tratamiento y manejo de las actividades económicas, los procesos de acumulación en sitios de disposición final, y a los flujos que van directamente al ambiente.

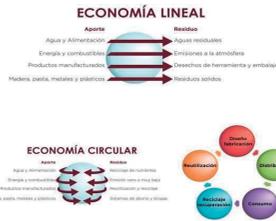
El modelo de economía circular se dirige hacia un nuevo paradigma, implica una nueva modalidad de hacer productos desde su mismo origen, desde su diseño, y permite hacer negocios atendiendo al crecimiento económico de la sociedad, a la sustentabilidad ambiental y a la disminución de los riesgos por la volatilidad e incertidumbre de precios de las materias primas y recursos energéticos<sup>8</sup>

Los paradigmas de la economía circular tienen una evolución constante como respuesta a los desafíos globales actuales de escasez de los recursos ante los escenarios de sobreexplotación de los límites abióticos y bióticos a nivel mundial, la preservación eficiente de los ecosistemas y la construcción del bienestar social, el aumento de la competitividad empresarial y una lucha frontal por frenar las consecuencias desarrolladas por el cambio climático.

La esencia fundamental en el modelo circular de la economía es la representatividad alternativa de los paradigmas económicos lineales, los cuales predominan actualmente mayoritariamente en las economías mundiales y se caracterizan por la secuencia clásica de "extraer-producir-consumir-eliminar". La característica fundamental que tienen los modelos lineales es su premisa sobre la abundancia de los recursos, su facilidad de acceso y los bajos costos que conlleva la eliminación de los desechos. La premisa de dicho modelo es insostenible globalmente a largo plazo, mientras tanto, los modelos sustitutos alternativos empiezan a tener de a poco, mucha más repercusión en la planeación de la política económica mundial.

**Figura 1: Ilustración economía lineal vs economía circular.**

<sup>8</sup> WORLD ECONOMIC FORUM. Towards the circular economy: accelerating the scale-up across global supply chains. World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2014.



Tomado de: Economía circular y sostenibilidad 2017<sup>9</sup>.

La economía circular contempla algunos principios<sup>10</sup> fundamentales que pueden ser configurados dentro de la materia de estudio para el objeto de este proyecto de ley, por ello, para estos planteamientos particulares se tendrán en cuenta 3 principios obligatorios para el correcto análisis de la economía circular, su alcance y dinámica en una economía tradicional.

- 1. Uso responsable de energías renovables:** Busca mejorar y preservar el capital natural existente, equilibrando los flujos de recursos renovables, desmaterializando la utilidad y ofreciendo ventajas cualitativas y de forma virtual siempre que sea posible.
- 2. Eficacia energética:** Optimizar el uso de los recursos rotando productos, componentes y materiales con la máxima utilidad en todo momento, tanto en los ciclos técnicos como en los biológicos. Esto supone diseñar de modo que pueda repetirse el proceso de fabricación, restauración y reciclaje de modo que los componentes y materiales recirculen y sigan contribuyendo a la economía
- 3. Gestión óptima de todos los recursos:** La promoción eficiente deberá garantizar la eliminación de cualquier proceso de diseño que repercuta

<sup>9</sup> CANU, Mauricio Espalati. Economía circular y sostenibilidad. Santiago de Chile. 2017. Obtenido de: [https://wdfyphblo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia\\_circular\\_y\\_sostenibilidad.pdf](https://wdfyphblo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia_circular_y_sostenibilidad.pdf)  
<sup>10</sup> OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO. Coord.: Escorcia, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. *Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190*. Bogotá D.C., Colombia. p 4. 2019. Obtenido de: [http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files\\_articles/nota190economiecircular.pdf](http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/nota190economiecircular.pdf)

negativamente en la reducción de factores contaminantes dentro de la producción.

**LAS RELACIONES PRODUCTIVAS EN LA ECONOMÍA CIRCULAR.**

La Economía Circular plantea unos cambios sustanciales en el modelo productivo, dando origen a la reutilización y la compra de materiales como eje de generación de valor agregado para el fortalecimiento del desarrollo económico local. La reutilización de materias primas y la comercialización de productos reutilizables con otros podría garantizar la reducción de los costos de producción en las empresas, mejorando consigo su margen de ganancia en el mercado.

Entre los factores generadores de valor agregado se podría resaltar la minimización de los recursos finitos por medio de procesos y diseños eco sostenibles, disminuyendo costos de producción. Reducir y minimizar procesos podría garantizar reducción en el consumo de agua, energía eléctrica y gas. La reducción de estos factores dependerá del producto o servicio producido.

Adicionalmente, otra forma de generar valor agregado dentro de la economía circular es el reciclaje de los productos terminados y consiste en reutilizar los productos puestos a la venta, una vez cumplida su misión para el consumidor final.<sup>11</sup> Utilizando procesos de separación de desechos y reciclaje, el consumidor puede devolver al productor los artículos que han cumplido con su función para que sean reingresados a la producción, siendo objeto de procesos de transformación o no.

La transformación de los desechos en materia reutilizable acentúa el círculo virtuoso de la producción ecoeficiente sostenida por la economía circular, profundizar relaciones productivas sostenibles podría generar oportunidades comerciales para las empresas que profundicen dicho sistema productivo, reduciría la huella de carbono, buscaría alternativas para la generación y consumo de energías limpias, produciría valor agregado a la economía regional aportando en la medición tangible del PIB.

**UNA TRANSICIÓN HACIA LA ECONOMÍA CIRCULAR.**

La búsqueda de mejores condiciones ambientales dentro de las economías globales, sin dejar de lado las tasas marginales de ganancia en las empresas que

<sup>11</sup> Ibid., p 5.

compiten en la economía nacional, conduce a que los gobiernos de manera conjunta con las empresas exploren nuevas formas de producción y reutilización de ciertos productos, a restaurar los materiales valiosos, y a optimizar el consumo de energía. Reducir los costos de producción sin tener perjuicio en las condiciones laborales del trabajador, debe ser la premisa empresarial para los desafíos del nuevo paradigma ambiental.

Si bien las evidencias muestran planeamientos entregados por la economía circular<sup>12</sup> no se ha profundizado dentro de la sociedad colombiana y su aparato productivo, análogamente numerosas empresas se suman a la producción de su proceso productivo, dando un paso al costado en la producción lineal y abriendo espacios paulatinamente más fuertes en ciertos sectores claves. La reglamentación en torno a crear fundamentación jurídica especial para la economía circular podrá garantizar la masificación de metodologías de producción limpias y ambientalmente eficientes. Esta realidad se proyecta más allá de una simple declaración de intenciones, puesto que, como anteriormente se demostró, abundantes casos de éxito así lo confirman, y los responsables políticos están admitiendo el potencial que tiene el concepto de la circularidad para alcanzar objetivos clave.

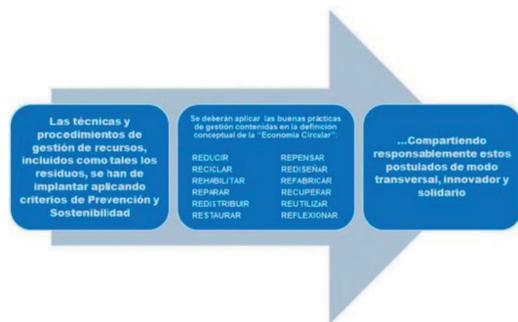
Los sólidos motivos sociales y económicos que subyacen bajo los principios de la economía circular exigen análogamente plantear un debate crucial: frenar la sobreproducción y el consumo desenfrenado que mecanismo análogo para profundizar los beneficios preexistentes con el desarrollo de economías circulares. Una transición escalonada en el aparato productivo podrá beneficiar la masificación de los nuevos paradigmas productivos, mejores modelos de negocio y comportamientos sociales acordes a la nueva caracterización económica.

A su vez, esta realidad exige definir no solo el costo económico de dicha transición, sino también su costo social. El costo de la transición puede incluir inversiones en activos y en nuevas infraestructuras materiales y digitales, así como en investigación, formación especializada, asistencia para promover la penetración de mercado de los nuevos productos, y apoyo transitorio a los sectores afectados.

<sup>12</sup> "De acuerdo con cifras de la Secretaría Distrital de Hábitat, Bogotá recicla aproximadamente el 17% de sus residuos sólidos, lo que lleva a que mensualmente ingresen al relleno sanitario Doña Juana 189.238 toneladas de residuos no aprovechados." Tomado de: <https://www.portafolio.co/opinion/otros-columnistas-1/hacia-una-economia-circular-507336>

La clave del éxito de las inversiones en modelos circulares dependerá del comportamiento de los ciudadanos, si crece y a qué ritmo la demanda de productos respetuosos con el medio ambiente, y si las empresas cuentan con incentivos para llevar a cabo dichas inversiones. No obstante, la base de los conocimientos actuales es de naturaleza fragmentada, y es necesaria una mejor comprensión de los diversos aspectos de la dinámica del sistema, de las estructuras y funciones de la producción, de la dirección del consumo, de los mecanismos financieros y fiscales, y de los factores desencadenantes del desarrollo de innovaciones tecnológicas y sociales.

Figura 2: Instrumento de sostenibilidad.



Tomado de: Economía circular y sostenibilidad. <sup>13</sup>

**V. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD**

En términos generales, los argumentos que ratifican la sostenibilidad ambiental como mecanismo para asegurar la estabilidad socioeconómica tanto internacional como localmente, están contenidas en el marco de la Agente 2030

<sup>13</sup> Economía y sostenibilidad, Op. Cit., p 206.

de la Naciones Unidas, la cual desarrolló de manera específica los objetivos de Desarrollo Sostenible para salvaguardar los intereses generales. Los siguientes objetivos se enmarcan puntualmente en medio del cuidado ambiental sostenible.

En lo referente a la economía circular, siete de estos objetivos están directamente alineados con sus fundamentos y principios. Concretamente, destacan los relativos a<sup>14</sup>:

- ✓ Agua limpia y saneamiento – Objetivo seis.
- ✓ Energía asequible y no contaminante – Objetivo siete.
- ✓ Industria, innovación e infraestructura – Objetivo nueve.
- ✓ Ciudades y comunidades sostenibles – Objetivo once.
- ✓ Producción y consumo responsable – Objetivo doce.
- ✓ Acción por el clima – Objetivo trece.
- ✓ Alianzas estratégicas enfocadas a objetivos – Objetivo diecisiete.

Figura 3: Objetivos de desarrollo sostenible.



Tomado de: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD.<sup>15</sup>

Los 17 ODS están **integrados**, ya que reconocen que las intervenciones en un área afectarán los resultados de otras y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad medio ambiental, económica y social.

En la jurisprudencia colombiana se pueden encontrar leyes y decretos que dan

<sup>14</sup> Ibid., p 185.  
<sup>15</sup> PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO – PNUD. Apoyo del PNUD para la implementación de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York. 2016. Obtenido de: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/poverty-reduction/undp-support-to-the-implementation-of-the-2030-agenda.html>

un marco de legalidad a los planteamientos y propuestas contempladas para dar fomento a la producción sostenible y podrían entregarnos un piso jurídico para las propuestas contenidas en este proyecto de ley. Las propuestas de la economía circular y el fomento de la preservación ambiental robustecen el estado social de derecho.

1. **Ley 1931 de 2018:**<sup>16</sup> La presente ley tiene por objeto establecer las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la nación, departamentos, municipios, distritos, áreas metropolitanas y autoridades ambientales principalmente en las acciones de adaptación al cambio climático, así como en mitigación de gases efecto invernadero, con el objetivo de reducir la vulnerabilidad de la población y de los ecosistemas del país frente a los efectos del mismo y promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y un desarrollo bajo en carbono.
2. **Ley 1834 de 2019:**<sup>17</sup> Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia.
3. **Ley 23 de 1973:**<sup>18</sup> Es objeto de la presente ley prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos naturales renovables, para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del Territorio Nacional.
4. **Ley 1715 de 2014:**<sup>19</sup> La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo y la utilización de las fuentes no convencionales de energía, principalmente aquellas de carácter renovable, en el sistema energético nacional, mediante su integración al mercado eléctrico, su participación en las zonas no interconectadas y en otros usos energéticos como medio necesario

<sup>16</sup> CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1931 de 2018 "Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático." Bogotá, 2018. Obtenido de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1931\\_2018.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1931_2018.html)  
<sup>17</sup> CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1834 de 2019 "Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia." Bogotá, 2017. Obtenido de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1834\\_2017.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1834_2017.html)  
<sup>18</sup> CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 23 de 1973 "Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones". Bogotá, 1973. Obtenido de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1579056&--text=LEY%2023%20DE%201973&text=DECRETA%3A,los%20habitantes%20del%20Territorio%20Nacional>  
<sup>19</sup> CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1715 de 2014 "Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional." Bogotá, 2014. Obtenido de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1715\\_2014.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1715_2014.html)

para el desarrollo económico sostenible, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la seguridad del abastecimiento energético. Con los mismos propósitos se busca promover la gestión eficiente de la energía, que comprende tanto la eficiencia energética como la respuesta de la demanda.

5. **Ley 1530 de 2012 - Artículo 25:**<sup>20</sup> El Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación tendrá como objeto incrementar la capacidad científica, tecnológica, de innovación y de competitividad de las regiones, mediante proyectos que contribuyan a la producción, uso, integración y apropiación del conocimiento en el aparato productivo y en la sociedad en general, incluidos proyectos relacionados con biotecnología y tecnologías de la información y las comunicaciones, contribuyendo al progreso social, al dinamismo económico, al crecimiento sostenible y una mayor prosperidad para toda la población.
6. **Decreto 1543 de 2017:**<sup>21</sup> De conformidad con lo señalado en los artículos 6 y 10 de la Ley 1715 de 2014, el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (en adelante FENOGÉ), tendrá como objetivo financiar programas de FNCE y gestión eficiente de la energía, a través de su fomento, promoción, estímulo e incentivo.
7. **Decreto 870 de 2017:**<sup>22</sup> Se tiene por objeto establecer las directrices para el desarrollo de los Pagos por Servicios Ambientales y otros incentivos a la conservación que permitan el mantenimiento y generación de servicios ambientales en áreas y ecosistemas estratégicos, a través de acciones de preservación y restauración.

**VI. IMPACTO FISCAL**

<sup>20</sup> CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1530 de 2012: "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías." Bogotá, 2012. Obtenido de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1530\\_2012.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1530_2012.html)  
<sup>21</sup> PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1543 de 2017 "Por el cual se reglamenta el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía, FENOGÉ, adicionando una Sección 5 al Capítulo 3 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015". Bogotá, 2017. Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=83537>  
<sup>22</sup> PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto "Por el cual se establece el Pago por Servicios Ambientales y otros incentivos a la conservación" Bogotá, 2017. Obtenido de: <http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/870-ba.pdf>

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 *Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.  
 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.  
 Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003.

Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.”

**VII. CONCEPTO EMITIDOS POR LAS ENTIDADES PÚBLICAS**

Mediante solicitud de informe elevada a las entidades como son Ministerio de Hacienda, Fondo Nacional de Garantías, Ministerio del Trabajo y Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, solicitamos concepto para determinar la viabilidad e importancia de esta iniciativa, sin embargo, hasta el momento de presentada la ponencia, sólo rindió concepto e hizo observaciones al texto, que se incorporan en la presente ponencia, el Fondo Nacional de Garantías y el Ministerio del Trabajo.

**FONDO NACIONAL DE GARANTÍAS S.A**

Mediante el concepto emitido por el FNG, con fecha del 16 de septiembre del 2022, esta entidad determinó que se podían aumentar los beneficios implícitos en el artículo 7 del proyecto de ley, en el entendido que esta podía pasar de un 20% hasta un 50 % sobre los créditos solicitados para empresas generadoras de empleos verdes, teniendo en cuenta que:

“El Fondo Nacional de Garantías, otorga garantías sobre los créditos desembolsados por los intermediarios financieros, vigilados y no vigilados, a las micro, pequeñas y medianas empresas de todos los sectores de la economía excepto del sector agropecuario primario. En el esquema que maneja el Fondo, el intermediario realiza el estudio del crédito y toma la decisión sobre su aprobación y desembolso. Cuando dicho crédito es garantizado por el FNG, en caso de no pago de la obligación por parte del empresario, el Fondo responde hasta por el 50% del valor adeudado al intermediario financiero. Específicamente en el caso de la propuesta del proyecto de Ley, el FNG podría respaldar los créditos solicitados por Mipymes que generen empleos verdes en las mismas condiciones en las que funcionan los productos que tenemos hoy en el mercado, es decir, con

una cobertura de la garantía hasta del 50%. De esta forma, facilitamos el acceso al crédito para estas empresas innovadoras, para que puedan invertir en capital de trabajo y activos fijos.

En consecuencia, se decide tomar la redacción del artículo 7 sugerida por el Fondo Nacional de Garantías, con el fin de mejorar los beneficios de las empresas en la generación de empleos verdes.

**MINISTERIO DEL TRABAJO**

El Ministerio mediante concepto emitido y enviado al correo electrónico de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de Senado el día 11 de noviembre, realizó comentarios a los artículos 1, 2, 4, 5, 8 y 9, los cuales han sido estudiado estudiados de manera detallada y se han acogido y adaptado los que han complementado el objeto del proyecto de ley.

Al final del concepto el Ministerio consigna como concepto:

Una vez analizado el contenido del proyecto de ley, el Ministerio del Trabajo considera conveniente el trámite de la iniciativa. No obstante, agradece tener en cuenta las observaciones relacionadas en el presente documento, sin perjuicio de las consideraciones que puedan presentar las demás entidades competentes.

**VIII. CAUSALES DE IMPEDIMENTO**

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

**IX. REFERENCIAS:**

1. AYRES, R., & SIMONIS, U. Industrial metabolism: restructuring for sustainable development. 1994. Obtenido

de <https://www.mincotur.gov.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/351/Economia02.pdf>

2. CANU, Mauricio Espaliat. Economía circular y sostenibilidad. Santiago de Chile. 2017. Obtenido de: [https://wolfypablo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia\\_circular\\_y\\_sostenibilidad.pdf](https://wolfypablo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia_circular_y_sostenibilidad.pdf)

3. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 23 de 1973 “Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones”. Bogotá. 1973. Obtenido de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1579056#:~:text=LEY%2023%20DE%201973&text=DECRETA%3A,los%20habitantes%20del%20Territorio%20Nacional>

4. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1530 de 2012: “Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías.” Bogotá, 2012. Obtenido de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1530\\_2012.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1530_2012.html)

5. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1715 de 2014 “Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional.” Bogotá, 2014. Obtenido de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1715\\_2014.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1715_2014.html)

6. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1931 de 2018 “Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático.” Bogotá, 2018. Obtenido de: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1931\\_2018.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1931_2018.html)

7. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos. Bogotá, 2017. Tomado de: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas\\_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf)

8. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Estudio en la intensidad de la utilización de materiales y economía circular en Colombia para la Misión de Crecimiento Verde. Bogotá, p 7. 2017. Obtenido de: <https://www.dnp.gov.co/Crecimiento-Verde/Documents/ejes-tematicos/Circular/Resumen%20Diagnostico%20-%20Taller%20Econom%C3%ADa%20Circular.pdf>

9. ELLEN MACARTHUR FOUNDATION. Towards the circular economy. Economic and business rationale for an accelerated transition. Journal of Industrial Ecology. 2014

10. MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE; MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO., Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. *Estrategia nacional de economía circular: Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio*. Bogotá D.C, Colombia. 2019.

11. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia. 1997.

12. OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO, Coord.: Escorcia, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. *Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190*. Bogotá D.C, Colombia. p 4. 2019

13. OCDE & CEPAL. *Evaluaciones de desempeño ambiental, Colombia highlights*. 2014. Obtenido de <http://dx.dio.org/10.1787/9789264111318-en>

14. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1543 de 2017 “Por el cual se reglamenta el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía, FENOGÉ, adicionando una Sección 5 al Capítulo 3 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015” Bogotá, 2017. Obtenido de: [https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8353\\_7](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8353_7)

15. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO - PNUD. Apoyo del PNUD para la implementación de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York. 2016. Obtenido de: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/poverty-reduction/undp-support-to-the-implementation-of-the-2030-agenda.html>

16. WORLD ECONOMIC FORUM. Towards the circular economy: accelerating the scale-up across global supply chains. World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2014.

**X. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DE COMISIÓN**

**PROYECTO DE LEY No. 023 DE 2022 SENADO**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE INCENTIVA LA GENERACIÓN DE EMPLEO VERDE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO:** La presente ley tiene por objeto la generación de empleos verdes en el territorio nacional bajo estrategia nacional de economía circular como metodología pedagógica transitoria para la formulación de una producción limpia, eficiente y sostenible.

**ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.** Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

- a) Economía Circular: Es un modelo de desarrollo en el que se manejan eficientemente los materiales, el agua y la energía, teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas. Donde a través del reusó, el reciclaje, el consumo sustentable y aprovechamiento de materiales, se logra un desarrollo sostenible.
- b) Economía lineal: Es basada en la producción de los bienes a partir de materias primas para su posterior compra por parte de los consumidores quienes más tarde, tras haber hecho uso o consumido los productos en cuestión, desechan los materiales sobrantes no permitiendo de esta forma que estos puedan reutilizarse.
- c) Empleos verdes: Los verdes son empleos que contribuyen a preservar restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático. El empleo verde estará complementado por la definición de trabajo decente, actualmente vigente por normas nacionales e internacionales.
- d) Trabajador verde: Son los trabajadores dirigidos a reducir las presiones sobre el capital natural a través de su protección, conservación y aprovechamiento sostenible en todo proceso de producción de un bien o servicio, con justa remuneración, derechos de los trabajadores y protección social.

- e) Producción limpia: "La Producción más Limpia es una estrategia ambiental preventiva integrada que se aplica a los procesos, productos y servicios a fin de aumentar la eficiencia y reducir los riesgos para los seres humanos y el ambiente"

**ARTÍCULO 3. OBJETIVOS DEL EMPLEO VERDE.**

1. Preservar y restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático.
2. Adoptar paulatinamente prácticas ambientales y condiciones de trabajo decente para efectuar una correcta transformación hacia buenas prácticas productivas, eficientes y sostenibles.
3. Establecer protocolos para la divulgación, promoción y fortalecimiento de la economía circular, y el empleo verde en cada uno de los sectores empresariales que se acojan a los nuevos paradigmas productivos.
4. Capacitar, investigar e incentivar, la creación de nuevos mercados, la oferta de nuevos productos y la difusión de información, apuntan en la misma dirección: al avance de la sociedad como un todo hacia una producción y un consumo sostenible.
5. Incentivar nuevas tendencias de producción y consumo sostenible generan nuevas oportunidades de negocios para productos, tecnologías y servicios sostenibles.

**ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS GENERALES DEL EMPLEO VERDE.** Para efectos del presente proyecto de ley, serán de obligatorio cumplimiento las siguientes generalidades que enmarcan la generación de empleos verdes:

- a) Los contratos generados bajo la categoría de empleo verde requerirán para todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.

- b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.
- c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Reparar, Redistribuir, Restaurar.
- d) El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.
- e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.
- f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica, discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.

**ARTÍCULO 5. POLÍTICA PÚBLICA.** El Gobierno Nacional en un plazo no mayor a seis (6) meses, a través de las autoridades competentes, formulará, fijará los lineamientos de una política pública, con enfoque territorial, étnico y de género destinada al fomento del empleo verde.

La política pública tendrá como componente la formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras.

La política deberá contener los componentes básicos para la implementación y entrada en funcionamiento del empleo verde, conforme lo dispone en la presente ley.

La política pública también buscará fomentar el emprendimiento, el fortalecimiento empresarial de las organizaciones que vinculen procesos productivos sostenibles y la inclusión de los jóvenes, personas con discapacidad y las mujeres, especialmente a la mujer y los jóvenes rurales en el nuevo paradigma productivo, como parte fundamental en la creación de empleo, dignificación del trabajo joven y femenino y la reivindicación a las mujeres y a los jóvenes en el campo laboral.

**Parágrafo 1.** El Gobierno Nacional deberá crear un apartado especial en la política pública de que trata este artículo para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, teniendo en cuenta la relación directa que existe entre las condiciones de vida de sus habitantes y el medio ambiente.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en articulación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), podrán promover dentro de la formación titulada o complementaria capacitaciones en economía circular, con el fin de que las empresas, los trabajadores, los aprendices y los practicantes cuenten con el conocimiento en el área; para la generación e implementación del empleo verde, la implementación de innovación tecnológica y prácticas para el desarrollo sostenible dentro de las organizaciones empresariales.

**ARTÍCULO 6. IMPLEMENTACIÓN.** El Gobierno Nacional fomentará semestralmente campañas de socialización a través de las autoridades competentes sobre la generación e implementación de empleos verdes tanto en empresas privadas como públicas. Así mismo, adelantará las medidas necesarias para garantizar el correcto cumplimiento de la legislación laboral existente.

**Parágrafo 1:** La socialización de los lineamientos establecidos por el gobierno nacional de una transición hacia la economía circular será impartida por expertos en innovación empresarial, crecimiento sostenible.

**Parágrafo 2:** Se priorizarán los pilotos de socialización y generación de empleos

verdes en los municipios con mayores índices de contaminación en el aire, menor tasa de reciclaje y mayor índice de informalidad y desempleo.

**ARTÍCULO 7. INCENTIVOS.** El Fondo Nacional de Garantías otorgará condiciones especiales de garantía a empresas que dentro de su nómina empleen personal bajo la modalidad de "empleos verdes", sostenibles y ambientalmente amigables, respaldando hasta por un 50% los créditos solicitados para financiar el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.

**Parágrafo 1:** El Gobierno Nacional reglamentará, en cabeza del Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda, en un periodo no máximo de un (1) año a partir de la vigencia de la ley, los incentivos adicionales pertinentes que promuevan la adopción, implementación y generación de nuevos puestos de trabajo bajan la modalidad empleo verde.

**Parágrafo 2:** El gobierno nacional se encargará de disponer de las estrategias necesarias en conjunto con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda para la generación de incentivos fiscales con el fin de promover la generación de empleos verdes en el territorio nacional.

**ARTÍCULO 8. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS.** Se generarán alianzas estratégicas con Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la formalización y generación de empleos verdes, informando semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven el cumplimiento del objeto trasado en el artículo primero de la presente ley.

**ARTÍCULO 9. CERTIFICADO EMPLEO VERDE.** El Ministerio de Trabajo en Coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en un periodo no mayor a seis meses de la entrada en vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de establecer los lineamientos y disposiciones necesarias para reglamentar la generación de la certificación de empleo verde para las empresas públicas y

privadas que promuevan la consolidación de los lineamientos previsto en esta ley.

**Parágrafo 1.** Se creará por parte del Ministerio de Trabajo el "sello empleo verde" como distintivo para las empresas que adopten esta medida contractual en sus unidades productivas, entregando consigo una certificación en la promoción y preservación del cuidado medioambiental.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Trabajo en articulación con el Ministerio de tecnologías de la información y las comunicaciones, o quienes hagan sus veces, y las demás entidades que se consideren competentes; se encargarán de la difusión amplia y suficiente para que el empresariado conozca la estrategia Nacional de Economía Circular, los lineamientos y disposiciones necesarias que reglamentarán la generación de la certificación de empleo verde.

**ARTÍCULO 10. Sustitución y reconversión de las actividades de alto impacto.** De conformidad a lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley 1930 de 2018; el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Agricultura y demás entidades competentes; armonizará y articulará las acciones desarrolladas en el marco de la presente ley, con los planes, programas y proyectos de sustitución y reconversión de las actividades de alto impacto en zonas de reserva, con el fin de promover la sostenibilidad económica de las comunidades.

**ARTÍCULO 11. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**XI. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

TEXTO ORIGINAL	MODIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN
<b>TÍTULO "Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones"</b>		Sin modificaciones
<b>ARTÍCULO 1. OBJETO:</b> La presente ley tiene por		Sin modificaciones

objeto la generación de empleos verdes en el territorio nacional bajo estrategia nacional de economía circular como metodología pedagógica transitoria para la formulación de una producción limpia, eficiente y sostenible.		
<b>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.</b> Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones. a) Economía Circular: Es un modelo de desarrollo en el que se manejan eficientemente los materiales, el agua y la energía, teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas. Donde a través del reusó, el reciclaje, el consumo sustentable y aprovechamiento de materiales, se logra un desarrollo sostenible.		

b) Economía lineal: Es basada en la producción de los bienes a partir de materias primas para su posterior compra por parte de los consumidores quienes más tarde, tras haber hecho uso o consumido los productos en cuestión, desechan los materiales sobrantes no permitiendo de esta forma que estos puedan reutilizarse.		
c) Empleos verdes: Los verdes son empleos que contribuyen a preservar restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los		

<p>ecosistemas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático. El empleo verde estará complementado por la definición de trabajo decente, actualmente vigente por normas nacionales e internacionales.</p> <p>d) Trabajador verde: Son los trabajadores dirigidos a reducir las presiones sobre el capital natural a través de su protección, conservación y aprovechamiento sostenible en todo proceso de producción de un bien o servicio, con justa remuneración, derechos de los</p>	<p>trabajadores y protección social.</p> <p>e) Producción limpia: "La Producción más Limpia es una estrategia ambiental preventiva integrada que se aplica a los procesos, productos y servicios a fin de aumentar la eficiencia y reducir los riesgos para los seres humanos y el ambiente"</p> <p><b>ARTÍCULO 3. OBJETIVOS DEL EMPLEO VERDE.</b></p> <p>1. Preservar y restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos</p>
<p>y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático.</p> <p>2. Adoptar paulatinamente prácticas ambientales y condiciones de trabajo decente para efectuar una correcta transformación hacia buenas prácticas productivas, eficientes y sostenibles.</p> <p>3. Establecer protocolos para la divulgación, promoción y fortalecimiento de la economía circular, y el empleo verde en cada uno de los sectores empresariales que se acojan a los nuevos paradigmas productivos.</p> <p>4. Capacitar, investigar e incentivar, la creación de nuevos</p>	<p>mercados, la oferta de nuevos productos y la difusión de información, apuntan en la misma dirección: al avance de la sociedad como un todo hacia una producción y un consumo sostenible.</p> <p>5. Incentivar nuevas tendencias de producción y consumo sostenible generan nuevas oportunidades de negocios para productos, tecnologías y servicios sostenibles.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS GENERALES DEL EMPLEO VERDE.</b> Para efectos del presente proyecto de ley, serán de obligatorio cumplimiento las siguientes generalidades que enmarcan la generación de empleos verdes:</p> <p>a) Los contratos generados bajo la categoría de empleo verde requerirán para</p> <p><b>ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS GENERALES DEL EMPLEO VERDE.</b> Para efectos del presente proyecto de ley, serán de obligatorio cumplimiento los siguientes principios <del>generalidades</del> que enmarcan la generación de empleos verdes:</p> <p>a) Los contratos generados bajo la categoría de empleo verde requerirán para</p> <p>Se modifica el artículo según concepto allegado por el Ministerio del Trabajo con el fin de que no sean principios generales sino requisitos mínimos de obligatorio cumplimiento.</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="196 414 386 1154"> <p>todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.</p> <p>b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar,</p> </td> <td data-bbox="386 414 586 1154"> <p>todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.</p> <p>b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Restaurar.</p> <p>d) El empleo verde se caracterizará por la</p> </td> <td data-bbox="586 414 769 1154"></td> </tr> </table>	<p>todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.</p> <p>b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar,</p>	<p>todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.</p> <p>b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Restaurar.</p> <p>d) El empleo verde se caracterizará por la</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="857 414 1047 1154"> <p>Reparar, Redistribuir, Restaurar.</p> <p>d) El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica,</p> </td> <td data-bbox="1047 414 1237 1154"> <p>conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica,</p> </td> <td data-bbox="1237 414 1430 1154"></td> </tr> </table>	<p>Reparar, Redistribuir, Restaurar.</p> <p>d) El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica,</p>	<p>conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica,</p>	
<p>todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.</p> <p>b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar,</p>	<p>todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.</p> <p>b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Restaurar.</p> <p>d) El empleo verde se caracterizará por la</p>						
<p>Reparar, Redistribuir, Restaurar.</p> <p>d) El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica,</p>	<p>conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica,</p>						
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="196 1496 386 2235"> <p>garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica, discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.</p> </td> <td data-bbox="386 1496 586 2235"> <p>discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.</p> </td> <td data-bbox="586 1496 769 2235"></td> </tr> </table> <p><b>ARTÍCULO 5. POLÍTICA PÚBLICA.</b> El Gobierno Nacional en un plazo no mayor a seis (6) meses, a través de las autoridades competentes, formulará, fijará los lineamientos de una política pública, con enfoque territorial, étnico y de género destinada al fomento del empleo verde.</p> <p>La política pública tendrá como componente la</p>	<p>garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica, discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.</p>	<p>discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="857 1496 1047 2235"> <p>formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras. La política deberá contener los</p> </td> <td data-bbox="1047 1496 1237 2235"> <p>formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras. La política deberá contener los</p> </td> <td data-bbox="1237 1496 1430 2235"></td> </tr> </table>	<p>formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras. La política deberá contener los</p>	<p>formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras. La política deberá contener los</p>	
<p>garantías de asociación.</p> <p>f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica, discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.</p>	<p>discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.</p>						
<p>formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras. La política deberá contener los</p>	<p>formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras. La política deberá contener los</p>						

<p>componentes básicos para la implementación y entrada en funcionamiento del empleo verde, conforme lo dispone en la presente ley.</p> <p>La política pública también buscará fomentar el emprendimiento, el fortalecimiento empresarial de las organizaciones que vinculen procesos productivos sostenibles y la inclusión de los jóvenes, personas con discapacidad y las mujeres, especialmente a la mujer y los jóvenes rurales en el nuevo paradigma productivo, como parte fundamental en la creación de empleo, dignificación del trabajo joven y femenino y la reivindicación a las mujeres y a los jóvenes en el campo laboral.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Gobierno Nacional deberá crear un apartado especial en</p>	<p>empleo verde, conforme lo dispone en la presente ley.</p> <p>La política pública también buscará fomentar el emprendimiento, el fortalecimiento empresarial de las organizaciones que vinculen procesos productivos sostenibles y la inclusión de los jóvenes, personas con discapacidad y las mujeres, especialmente a la mujer y los jóvenes rurales en el nuevo paradigma productivo, como parte fundamental en la creación de empleo, dignificación del trabajo joven y femenino y la reivindicación a las mujeres y a los jóvenes en el campo laboral.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Gobierno Nacional deberá crear un apartado especial en la política pública de que trata este artículo para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, teniendo en cuenta la relación</p>	
<p>la política pública de que trata este artículo para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, teniendo en cuenta la relación directa que existe entre las condiciones de vida de sus habitantes y el medio ambiente.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en articulación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), podrán promover dentro de la formación titulada o complementaria capacitaciones en economía circular, con el fin de que las empresas, los trabajadores, los aprendices y los practicantes cuenten con el conocimiento en el área; para la generación e implementación del empleo verde, la implementación de innovación tecnológica y prácticas para el desarrollo sostenible</p>	<p>directa que existe entre las condiciones de vida de sus habitantes y el medio ambiente.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en articulación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), podrán promover dentro de la formación titulada o complementaria capacitaciones en economía circular, con el fin de que las empresas, los trabajadores, los aprendices y los practicantes cuenten con el conocimiento en el área; para la generación e implementación del empleo verde, la implementación de innovación tecnológica y prácticas para el desarrollo sostenible dentro de las organizaciones empresariales.</p>	
<p>dentro de las organizaciones empresariales.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. IMPLEMENTACIÓN.</b> El Gobierno Nacional fomentará semestralmente campañas de socialización a través de las autoridades competentes sobre la generación e implementación de empleos verdes tanto en empresas privadas como públicas. Así mismo, adelantará las medidas necesarias para garantizar el correcto cumplimiento de la legislación laboral existente.</p> <p>Parágrafo 1: La socialización de los lineamientos establecidos por el gobierno nacional de una transición hacia la economía circular será impartida por expertos en innovación empresarial, crecimiento sostenible.</p> <p>Parágrafo 2: Se</p>		<p>Sin modificaciones</p>
<p>priorizarán los pilotos de socialización y generación de empleos verdes en los municipios con mayores índices de contaminación en el aire, menor tasa de reciclaje y mayor índice de informalidad y desempleo.</p> <p><b>ARTÍCULO 7. INCENTIVOS.</b> El Fondo Nacional de Garantías otorgará condiciones especiales de garantía a empresas que dentro de su nómina empleen personal bajo la modalidad de "empleos verdes", sostenibles y ambientalmente amigables, respaldando hasta por un 50% los créditos solicitados para financiar el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.</p>		<p>Sin modificaciones</p>

<p><b>Parágrafo 1:</b> El Gobierno Nacional reglamentará, en cabeza del Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda, en un periodo no máximo de un (1) año a partir de la vigencia de la ley, los incentivos adicionales pertinentes que promuevan la adopción, implementación y generación de nuevos puestos de trabajo bajo la modalidad empleo verde.</p> <p><b>Parágrafo 2:</b> El gobierno nacional se encargará de disponer de las estrategias necesarias en conjunto con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda para la generación de incentivos fiscales con el fin de promover la generación de empleos verdes en el territorio nacional.</p>			<p>Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la formalización y generación de empleos verdes, informando semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven el cumplimiento del objeto trasado en el artículo primero de la presente ley.</p>	<p><u>de la presente ley, designara a las entidades competentes para que, estas se encarguen de regular y generar generarán</u> alianzas estratégicas con Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la formalización y generación de empleos verdes, informando semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven el cumplimiento del objeto trasado en el artículo primero de la presente ley, <u>ante las entidades que el Gobierno determine para el desarrollo de estos programas.</u></p>	<p>Gobierno Nacional el encargado en determinar cuales serán las entidades que regularán y generarán alianzas para promover la creación de programas para formalización y generación de empleos verdes.</p>
<p><b>ARTÍCULO 8. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS.</b> Se generarán alianzas estratégicas con Finagro,</p>	<p><b>ARTÍCULO 8. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS. El Gobierno Nacional dentro del plazo establecido en el artículo 5</b></p>	<p>Atendiendo a los comentarios realizados por el Ministerio del Trabajo, se da mayor claridad al artículo con el fin de que sea el</p>	<p><b>ARTÍCULO 9. CERTIFICADO EMPLEO VERDE.</b> El Ministerio de Trabajo en Coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en un periodo</p>	<p><b>ARTÍCULO 9. CERTIFICADO EMPLEO VERDE.</b> El Ministerio de Trabajo en Coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, <b>Ministerio de Ambiente y</b></p>	<p>Atendiendo al concepto emitido por el Ministerio del Trabajo se incluyen al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo</p>
<p>no mayor a seis meses de la entrada en vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de establecer los lineamientos y disposiciones necesarias para reglamentar la generación de la certificación de empleo verde para las empresas públicas y privadas que promuevan la consolidación de los lineamientos previsto en esta ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Se creará por parte del Ministerio de Trabajo el "sello empleo verde" como distintivo para las empresas que adopten esta medida contractual en sus unidades productivas, entregando consigo una certificación en la promoción y preservación del cuidado medioambiental.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Trabajo en articulación con el Ministerio de tecnologías</p>	<p><u>Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.</u> en un periodo no mayor a seis meses de la entrada en vigencia de la presente ley, serán las entidades encargada de establecer los lineamientos y disposiciones necesarias para reglamentar la generación de la certificación de empleo verde para las empresas públicas y privadas que promuevan la consolidación de los lineamientos previsto en esta ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Se creará por parte del Ministerio de Trabajo el "sello empleo verde" como distintivo para las empresas que adopten esta medida contractual en sus unidades productivas, entregando consigo una certificación en la promoción y preservación del cuidado medioambiental.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Trabajo en articulación con el Ministerio de</p>	<p>Rural, con el fin de que realicen un soporte y acompañamiento técnico para la creación del certificado.</p>	<p>de la información y las comunicaciones, o quienes hagan sus veces, y las demás entidades que se consideren competentes; se encargarán de la difusión amplia y suficiente para que el empresariado conozca la estrategia Nacional de Economía Circular, los lineamientos y disposiciones necesarias que reglamentarán la generación de la certificación de empleo verde.</p>	<p>tecnologías de la información y las comunicaciones, o quienes hagan sus veces, y las demás entidades que se consideren competentes; se encargarán de la difusión amplia y suficiente para que el empresariado conozca la estrategia Nacional de Economía Circular, los lineamientos y disposiciones necesarias que reglamentarán la generación de la certificación de empleo verde.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
			<p><b>ARTÍCULO 10. Sustitución y reconversión de las actividades de alto impacto.</b> De conformidad a lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley 1930 de 2018; el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Agricultura y demás entidades competentes; armonizará y articulará las acciones desarrolladas en el marco de la presente ley, con los planes,</p>		

programas y proyectos de sustitución y reconversión de las actividades de alto impacto en zonas de reserva, con el fin de promover la sostenibilidad económica de las comunidades.		
<b>ARTÍCULO 11. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.		Sin modificaciones

**XII. PROPOSICIÓN**

Por las anteriores consideraciones, nos permitimos presentar ponencia positiva y solicitamos a los miembros de la Plenaria del Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto Ley No. 23/2022 Senado, "Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones."

Atentamente,

  
**Fabian Díaz Plata**  
 Senador de la República  
 Coordinador Ponente

  
**Polivio-Leandro Rosales Cadena**  
 Senador de la República – Ponente

  
**Honorio Miguel Henríquez Pinedo**  
 Senador de la República – Ponente

**XIII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE**

**Proyecto de ley No 023 DE 2022 Senado**

**"Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones"**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO:** La presente ley tiene por objeto la generación de empleos verdes en el territorio nacional bajo estrategia nacional de economía circular como metodología pedagógica transitoria para la formulación de una producción limpia, eficiente y sostenible.

**ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.** Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

- a) Economía Circular: Es un modelo de desarrollo en el que se manejan eficientemente los materiales, el agua y la energía, teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas. Donde a través del reusó, el reciclaje, el consumo sustentable y aprovechamiento de materiales, se logra un desarrollo sostenible.
- b) Economía lineal: Es basada en la producción de los bienes a partir de materias primas para su posterior compra por parte de los consumidores quienes más tarde, tras haber hecho uso o consumido los productos en cuestión, desechan los materiales sobrantes no permitiendo de esta forma que estos puedan reutilizarse.
- c) Empleos verdes: Los verdes son empleos que contribuyen a preservar restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los

siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático. El empleo verde estará complementado por la definición de trabajo decente, actualmente vigente por normas nacionales e internacionales.

- d) Trabajador verde: Son los trabajadores dirigidos a reducir las presiones sobre el capital natural a través de su protección, conservación y aprovechamiento sostenible en todo proceso de producción de un bien o servicio, con justa remuneración, derechos de los trabajadores y protección social.
- e) Producción limpia: "La Producción más Limpia es una estrategia ambiental preventiva integrada que se aplica a los procesos, productos y servicios a fin de aumentar la eficiencia y reducir los riesgos para los seres humanos y el ambiente"

**ARTÍCULO 3. OBJETIVOS DEL EMPLEO VERDE.**

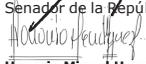
1. Preservar y restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático.
2. Adoptar paulatinamente prácticas ambientales y condiciones de trabajo decente para efectuar una correcta transformación hacia buenas prácticas productivas, eficientes y sostenibles.
3. Establecer protocolos para la divulgación, promoción y fortalecimiento de la economía circular, y el empleo verde en cada uno de los sectores empresariales que se acojan a los nuevos paradigmas productivos.
4. Capacitar, investigar e incentivar, la creación de nuevos mercados, la oferta de nuevos productos y la difusión de información, apuntan en la misma dirección: al avance de la sociedad como un todo hacia una producción y un consumo sostenible.
5. Incentivar nuevas tendencias de producción y consumo sostenible generan nuevas oportunidades de negocios para productos, tecnologías y servicios sostenibles.

**ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS DEL EMPLEO VERDE.** Para efectos del presente proyecto de ley, serán de obligatorio cumplimiento los siguientes principios que enmarcan la generación de empleos verdes:

- a) Los contratos generados bajo la categoría de empleo verde requerirán para todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo, o en la ley que lo modifique o complemente.
- b) La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.
- c) Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Reparar, Redistribuir, Restaurar.
- d) El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.
- e) El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderamiento de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.
- f) El empleo verde tendrá enfoque diferencial y de interseccionalidad en razón de la edad o ciclo vital, pertenencia étnica, discapacidad, entre otras características para fortalecer la igualdad material en la formulación e implementación de la política pública.

**ARTÍCULO 5. POLÍTICA PÚBLICA.** El Gobierno Nacional en un plazo no mayor a diez (10) meses, a través de las autoridades competentes, formulará, fijará los lineamientos de una política pública, con enfoque territorial, étnico y de género destinada al fomento del empleo verde.

La política pública tendrá como componente la formulación, implementación y evaluación, con participación ciudadana a través de mecanismos de diálogo, concertación, participación y consulta previa; y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia,

<p>Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, comités de participación ciudadana, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras.</p> <p>La política deberá contener los componentes básicos para la implementación y entrada en funcionamiento del empleo verde, conforme lo dispone en la presente ley.</p> <p>La política pública también buscará fomentar el emprendimiento, el fortalecimiento empresarial de las organizaciones que vinculen procesos productivos sostenibles y la inclusión de los jóvenes, personas con discapacidad y las mujeres, especialmente a la mujer y los jóvenes rurales en el nuevo paradigma productivo, como parte fundamental en la creación de empleo, dignificación del trabajo joven y femenino y la reivindicación a las mujeres y a los jóvenes en el campo laboral.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Gobierno Nacional deberá crear un apartado especial en la política pública de que trata este artículo para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, teniendo en cuenta la relación directa que existe entre las condiciones de vida de sus habitantes y el medio ambiente.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en articulación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), podrán promover dentro de la formación titulada o complementaria capacitaciones en economía circular, con el fin de que las empresas, los trabajadores, los aprendices y los practicantes cuenten con el conocimiento en el área; para la generación e implementación del empleo verde, la implementación de innovación tecnológica y prácticas para el desarrollo sostenible dentro de las organizaciones empresariales.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. IMPLEMENTACIÓN.</b> El Gobierno Nacional fomentará semestralmente campañas de socialización a través de las autoridades competentes sobre la generación e implementación de empleos verdes tanto en empresas privadas como públicas. Así mismo, adelantará las medidas necesarias para garantizar el correcto cumplimiento de la legislación laboral existente.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La socialización de los lineamientos establecidos por el gobierno</p>	<p>nacional de una transición hacia la economía circular será impartida por expertos en innovación empresarial, crecimiento sostenible.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Se priorizarán los pilotos de socialización y generación de empleos verdes en los municipios con mayores índices de contaminación en el aire, menor tasa de reciclaje y mayor índice de informalidad y desempleo.</p> <p><b>ARTÍCULO 7. INCENTIVOS.</b> El Fondo Nacional de Garantías otorgará condiciones especiales de garantía a empresas que dentro de su nómina empleen personal bajo la modalidad de "empleos verdes", sostenibles y ambientalmente amigables, respaldando hasta por un 50% los créditos solicitados para financiar el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Gobierno Nacional reglamentará, en cabeza del Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda, en un periodo no máximo de un (1) año a partir de la vigencia de la ley, los incentivos adicionales pertinentes que promuevan la adopción, implementación y generación de nuevos puestos de trabajo bajo la modalidad empleo verde.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El gobierno nacional se encargará de disponer de las estrategias necesarias en conjunto con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda para la generación de incentivos fiscales con el fin de promover la generación de empleos verdes en el territorio nacional.</p> <p><b>ARTÍCULO 8. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS.</b> El Gobierno Nacional dentro del plazo establecido en el artículo 5 de la presente ley, designará a las entidades competentes para que, estas se encarguen de regular y generar alianzas estratégicas con Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la formalización y generación de empleos verdes, informando semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven el cumplimiento del objeto trasado en el artículo primero de la presente ley, ante las entidades que el Gobierno determine para el desarrollo de estos programas.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. CERTIFICADO EMPLEO VERDE.</b> El Ministerio de Trabajo en Coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en un periodo</p>
<p>no mayor a seis meses de la entrada en vigencia de la presente ley, serán las entidades encargada de establecer los lineamientos y disposiciones necesarias para reglamentar la generación de la certificación de empleo verde para las empresas públicas y privadas que promuevan la consolidación de los lineamientos previsto en esta ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Se creará por parte del Ministerio de Trabajo el "sello empleo verde" como distintivo para las empresas que adopten esta medida contractual en sus unidades productivas, entregando consigo una certificación en la promoción y preservación del cuidado medioambiental.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Trabajo en articulación con el Ministerio de tecnologías de la información y las comunicaciones, o quienes hagan sus veces, y las demás entidades que se consideren competentes; se encargarán de la difusión amplia y suficiente para que el empresariado conozca la estrategia Nacional de Economía Circular, los lineamientos y disposiciones necesarias que reglamentarán la generación de la certificación de empleo verde.</p> <p><b>ARTÍCULO 10. Sustitución y reconversión de las actividades de alto impacto.</b> De conformidad a lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley 1930 de 2018; el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Agricultura y demás entidades competentes; armonizará y articulará las acciones desarrolladas en el marco de la presente ley, con los planes, programas y proyectos de sustitución y reconversión de las actividades de alto impacto en zonas de reserva, con el fin de promover la sostenibilidad económica de las comunidades.</p> <p><b>ARTÍCULO 11. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p> <p>  <b>Fabian Díaz Plata</b>          Senador de la República          Coordinador Ponente</p>	<p>  <b>Polivio Leonardo Rosales Cadena</b>          Senador de la República – Ponente</p> <p>  <b>Honorio Miguel Henríquez Pinedo</b>          Senador de la República – Ponente</p>

**LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA.** - Bogotá D.C., a los (9) días del mes de Septiembre del año dos mil veintidós (2022) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, Informe de Ponencia para Primer Debate, Pliego de Modificaciones y Texto Propuesto para Primer Debate.

**INFORME DE PONENCIA PARA: SEGUNDO DEBATE**  
**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: N° 023/2022 SENADO .**  
**TÍTULO:\*** Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones\*.

**INICIATIVA:** H. S FABIÁN DÍAZ PLATA

**PONENTES:**

PONENTES PRIMER DEBATE		
HH.SS. PONENTES (22-08-2022)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
FABIÁN DÍAZ PLATA	COORDINADOR	VERDE
POLIVIO LEANDRO ROSALES CADENA	PONENTE	AICO
HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO	PONENTE	CENTRO DEMOCRÁTICO

**NÚMERO DE FOLIOS:** CINCUENTA (50)

**RECIBIDO EL DÍA:** VIERNES (9) DE NOVIEMBRE DE 2022.

**HORA:** 5:13 P.M.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en artículo 156 de Reglamento Interno del Congreso (Ley 5ª de 1992), remito a su despacho en medio electrónico para su publicación en la Gaceta del Congreso de la República, de la siguiente ponencia, así:

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

El secretario,

*Praxere José Ospino Rey*  
**PRAXERE JOSÉ OSPINO REY**  
 SECRETARIO DE LA COMISIÓN SÉPTIMA

Proyecto: Jose Hernandez  
 Revisó: Praxere Ospino Secretario de la Comisión Séptima  
 Anexo: 158 Folios- PL 023/2022 Senado

**CONTENIDO**

Gaceta número 1619 - viernes 9 de diciembre de 2022

**SENADO DE LA REPÚBLICA**

**Págs.**

**PONENCIAS**

Informe de ponencia para Segundo debate texto propuesto y texto aprobado del Proyecto de ley número 377 de 2022 Senado, 221 de 2021 Cámara, 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..... 1

Informe de ponencia para segundo debate texto aprobado y texto propuesto proyecto de ley número 23 de 2022 Senado, por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones..... 12