

Bogotá D.C., 11 de agosto de 2021

Doctor
JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley

Estimado Dr. Mantilla,

De conformidad con lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, se presenta a consideración del Congreso de la República, el Proyecto de Ley **“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA.”**

Agradecemos surtir el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5ª de 1992.

Atentamente,

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

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara por el
Departamento de Bolívar
Partido Conservador

LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT
Representante a la Cámara- Caldas.

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Senador de la República

PROYECTO DE LEY No _____ DE 2021

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN
DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS
CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA.”**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA

ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT.

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

“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.

Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, quedan autorizados por dos (2) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

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

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.

PARAGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación.

PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario.

PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario.”

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

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

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

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

a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30)

alumnos contando con 1.5 mt² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.

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

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

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

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.

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

PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.”

ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

“ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.

El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los

organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:

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

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

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

Para poder acceder a impartir cursos de recategorización deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.

2. **Instalaciones físicas.** Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT. y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.
3. **Vehículos.** La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.
4. **Costo del servicio a los usuarios.** El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.

Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente

ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.

5. **Recaudo.** La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.
6. **Área y tiempo de validez de los certificados.** Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.
7. **Reporte de información en línea y tiempo real.** Los Organismos de Apoyo reportaran en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.

Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.

8. **Responsabilidad.** Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.

En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.

Los representantes legales de los organismos de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.

9. **Oferta de Servicios:** Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los párrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.

Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.

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

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.”

ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.

Atentamente,

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

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara por el
Departamento de Bolívar
Partido Conservador

LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT
Representante a la Cámara- Caldas.

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO

El objeto de este proyecto de Ley es organizar y complementar de acuerdo a las exigencias actuales las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, también corregir las falencias que se presentan en el desarrollo de su operación y permitir que puedan efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio, de igual manera, impactar con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa consta de 6 artículos incluida la vigencia.

El artículo primero (1) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa que consiste en actualizar y complementar la normativa que permita organizar y generar condiciones integrales, adecuadas y sostenibles en todo su propósito y funcionamiento que como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística – CEA.

En el artículo segundo (2) se modifica el artículo 12 de la Ley 769/2002, se amplía la naturaleza y se especifican unas facultades para los CEA (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos organismos de apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de dos (2) años a partir de sancionada esta Ley y permitiendo la prestación del servicio y su operación. El Ministerio de transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.

En el artículo tercero (3) se modifica el artículo 14 de la Ley 769/2002, en este se precisa acerca de las capacitaciones a impartir por parte de los CEA dejando mayor claridad sobre sus condiciones, también se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.

El artículo cuarto (4) se modifica el artículo 15 de la Ley 769/2002, se establecen disposiciones en materia de constitución y funcionamiento de los organismos de apoyo, en donde se insiste que para constituirse como tal, debe previamente estar registrado en el RUNT. Este artículo también enuncia un marco legal que exija el buen funcionamiento y operación de los CEA referente al registro, clasificación, instalaciones, vehículos, costos, reportes de información en línea, políticas de calidad, entre otros.

El artículo quinto (5) es nuevo y crea los autorreguladores de los organismos de apoyo, por cada actividad. Como instrumento de autocontrol para garantizar la transparencia y el buen comportamiento de estos organismos, también estarán encargados de validar el cumplimiento de los requisitos para su habilitación y registro, además de efectuar al menos una visita al año a cada organismo de apoyo. Los autorreguladores serán constituidos entre todas las agremiaciones, las cuales tendrán que contribuir a su sostenimiento.

El artículo sexto (6) enmarca la vigencia de la presente Ley.

PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

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

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

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

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

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

Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: ANSV 2021.

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

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

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

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

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

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la

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

asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.³

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

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

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

Fuente: Supertransporte

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020) la Supertransporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la gráfica 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’s, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

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

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

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como

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

el impacto que deben generar. Por lo anterior, se propone en la presente Ley la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo.

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

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

MARCO LEGAL

DE LA COMPETENCIA DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA.

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

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

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

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

(...)

Comisión Sexta.

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

(...)”. (Negritas y subrayados fuera del texto original).

DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

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

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

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

Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. *Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público.*

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

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

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

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

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

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

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

COMPARATIVO CON RESPECTO A LA LEGISLACIÓN ACTUAL

LEGISLACIÓN ACTUAL	ARTICULADO
Título	“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN DISPOSICIONES TENDIENTES A GARANTIZAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA.”
Nuevo	ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición a persona jurídica sin contratiempos y sin interrumpir su operación y cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT.
ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad	ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:

permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores.

Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, quedan autorizados por dos (2) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

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

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.

PARÁGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable

	<p>legalmente por la operación del organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario.”</p>
<p>ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.</p> <p>Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los</p>	<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así;</p> <p>a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30) alumnos contando con 1.5 mt² de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.</p> <p>b) Capacitación por medios tecnológicos. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando</p>

<p>municipios donde se encuentre la sede de la escuela.</p>	<p>plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- Capacitación Práctica. Se 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>Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.”</p>
<p>ARTÍCULO 15. Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la</p>	<p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p>

Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.

“ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.

El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:

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

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

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

Para poder acceder a impartir cursos de recategorización deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.

	<p>2. Instalaciones físicas. Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT, y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.</p> <p>3. Vehículos. La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p>4. Costo del servicio a los usuarios. El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá</p>
--	--

cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.

5. **Recaudo.** La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.
6. **Área y tiempo de validez de los certificados.** Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.
7. **Reporte de información en línea y tiempo real.** Los Organismos de Apoyo reportaran en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.

Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.

8. **Responsabilidad.** Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.

En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.

Los representantes legales de los organismos de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.

9. **Oferta de Servicios:** Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la

cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.

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

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

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

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

	<p>PARÁGRAFO 2. Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5. En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de la actividad o agreda la ética.</p>
Nuevo	<p>ARTÍCULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo. Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una</p>

	<p>visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.</p> <p>Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo. Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.”</p>
Nuevo	ARTÍCULO 6. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.

POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

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

del proyecto, de acuerdo al artículo 286.

Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

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

(...)

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

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

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

votación.

- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

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

Atentamente,

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

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara por el
Departamento de Bolívar
Partido Conservador

LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT
Representante a la Cámara- Caldas.

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Senador de la República