



Bogotá, D. C., 27 de Agosto de 2024

Doctor:

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

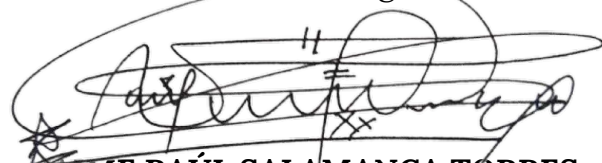
Asunto: Radicación Proyecto de Ley No. _____ de 2024 Cámara de Representantes.
“Por la cual se modifica parcialmente la ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.”

Cordial saludo respetado Secretario.

Respetuosamente me permito radicar ante su despacho la presente iniciativa legislativa que tiene por finalidad dictar disposiciones relacionadas con las funciones que asisten a los organismos de apoyo al tránsito, con el fin de coadyuvar a las autoridades de tránsito en el ejercicio de sus competencias; modificar parcialmente la ley 769 de 2002, y establecer disposiciones sobre las organizaciones gremiales y gestores de tránsito.

En este sentido, presentó para su consideración el presente Proyecto de Ley, para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Ley y la Constitución. Adjuntamos el mismo vía correo electrónico en formato PDF y .doc para que se dé cumplimiento a lo reglado en la Ley 5 de 1992.

De los Honrables Congresistas,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá



PROYECTO DE LEY ORDINARIA No. _____ DE 2024 CÁMARA DE REPRESENTANTES

“Por la cual se modifica parcialmente la ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de tránsito y transporte.”

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto dictar disposiciones relacionadas con las funciones que asisten a los organismos de apoyo al tránsito, con el fin de coadyuvar a las autoridades de tránsito en el ejercicio de sus competencias; modificar parcialmente la ley 769 de 2002, y establecer disposiciones sobre las organizaciones gremiales y gestores de tránsito.

Artículo 2. DEFINICIÓN. Se entiende para efectos de esta ley por organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio le sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituyen organismos de apoyo:

1. Los Centros de Enseñanza Automovilística- CEA.
2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores-CRC.
3. Los Centros de Diagnóstico Automotor-CDA.
4. Los Centros Integrales de Atención-CIA.
5. Los demás que determine la ley.

Artículo 3. VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES, HABILITACIONES, PERMISOS O LICENCIAS. Las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias que requieran los organismos de apoyo al tránsito para su funcionamiento expedidos por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario - INPEC, Ministerio de Transporte, las Corporaciones Autónomas Regionales, las autoridades del sector educativo y demás entidades competentes, tendrán carácter indefinido siempre que mantengan las condiciones que dieron origen a su expedición.

En caso de incumplimiento de alguno de los requisitos, se concederá un plazo de 30 días para subsanar. Posteriormente, el proceso de renovación deberá resolverse en un término no superior a 30 días, so pena de operar el silencio administrativo positivo.

Artículo 4. FUNCIONES DE LOS CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN. Los CIA tendrán las siguientes funciones, sin perjuicio de las que establezca el reglamento fijado por el Ministerio de Transporte:

1. Realizar el registro y actualización de datos de los usuarios ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.
2. Programar y ejecutar las acciones comunitarias impuestas a los infractores a las normas de tránsito de que trata la ley 1696 de 2013, o la que la modifique o adicione.
3. Programar y ejecutar los cursos de sensibilización, conocimientos de la drogadicción y consecuencias de la alcoholemia impuestas a los conductores por las autoridades competentes.
4. Dictar los cursos obligatorios para que todo infractor a las normas de tránsito pueda acceder a la rehabilitación y a los descuentos establecidos por multas.
5. Celebrar acuerdos de pago con los infractores a las normas del Código Nacional de Tránsito y Transporte, cuyo acuerdo no podrá tener un plazo superior a 18 meses. Realizado el acuerdo este será remitido al RUNT o a quien haga sus veces para el registro correspondiente.

Artículo 5. PERFIL DEL INSTRUCTOR DE LOS CIA. Sin perjuicio de los demás requisitos complementarios que determine el Ministerio de Transporte mediante reglamento, para ser instructor de los Centros Integrales de Atención deberá acreditar el certificado de formación como técnico en seguridad vial acreditado por las Instituciones para el Trabajo y el Desarrollo Humano o entidad territorial certificada en educación autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002, adicionando dos párrafos nuevos 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 Automovilístico 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:

1. Capacitación teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cuál modalidad se capacita, así:

a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.

b) Capacitación en la modalidad virtual. 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.

En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.

2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:

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

b) Práctica de Conducción. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con



tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Parágrafo 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.

Parágrafo 2. 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.

Parágrafo 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilístico, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 4. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilístico serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.

Parágrafo 5. La instrucción que impartan los Centros de Enseñanza Automovilística para conducir vehículos automotores sin importar su categoría en ningún caso será inferior a 120 horas.

Parágrafo 6. Las horas de capacitación teórica tendrán una intensidad horaria equivalente al 50% del curso de aspirantes y a la capacitación práctica corresponderá el 50% restante.

Artículo 7. Adicionese el artículo 19 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7 de la Ley 2251 de 2022 , el cual quedará así:

ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:



a) Saber leer y escribir.

b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.

c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT, **en el que se acredite una instrucción mínima de 120 horas.**

e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la



prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.

Artículo 8. PLAN DE ESTUDIOS Y TARIFA MÍNIMA. Modifíquese el artículo 20 de la ley 1702 de 2013, así.

ARTÍCULO 20. DETERMINACIÓN DE TARIFAS POR SERVICIOS QUE PRESTEN LOS ORGANISMOS DE APOYO. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Se tomará el valor del presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutado en el año inmediatamente anterior, certificado por el responsable del

presupuesto.

2. Se definirá el número de servicios acumulados en el mismo período por los cuatro (4) grupos de organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción), dividiendo el valor del numeral precedente en el número de servicios.

3. El producto de dividir la operación se tendrá como base del cálculo individual de cada tasa.

4. La tasa final de cada servicio corresponderá al cálculo individual multiplicado por factores numéricos inferiores a uno (1) en función de la pertenencia de cada usuario o de su vehículo (en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor) a grupos de riesgo con base en criterios como edad, tipo de licencia, clase de vehículo, servicio u otros que permitan estimar el riesgo de accidente, tomados con base en las estadísticas oficiales sobre fallecidos y lesionados. Los factores serán crecientes o decrecientes en función de la mayor o menor participación en accidentes, respectivamente.

5. Una vez definido el valor de la tasa individual, esta se acumulará al valor de la tarifa para cada servicio.

En ningún caso la tasa final al usuario podrá superar medio (0,5) salario mínimo diario en las tarifas que cobren los Centros de Reconocimiento de Conductores, de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción y un (1) salario mínimo diario en los Centros de Enseñanza Automovilística.

Se determinará el porcentaje correspondiente que se girará con destino al Fondo Nacional de Seguridad Vial y la parte que se destinará como remuneración de los organismos de apoyo de que trata este artículo.

Para la determinación de las tarifas por servicios de que trata este artículo el Ministerio de Transporte deberá concertar previamente con un representante gremial de cada uno de los organismos de apoyo al tránsito los costos de



operación que serán tenidos como base para la fijación de dicha tarifa.

Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos mencionados en el presente artículo y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, podrá apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente.

Parágrafo 2. La Superintendencia de Transporte podrá sancionar con suspensión por seis meses de la licencia o registro al Centro de Enseñanza Automovilística que cobre por debajo de la tarifa establecida como mínima.

Artículo 9. CONTROL DE EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES. En los municipios en donde los organismos de tránsito no cuenten con dispositivos para controlar las emisiones de los vehículos automotores, las Entidades Territoriales podrán celebrar convenios con los Centros de Diagnóstico Automotor para efectuar control de emisión de gases a los vehículos que transiten por su jurisdicción.

Para tal efecto, los Centros de Diagnóstico Automotor podrán adquirir equipos móviles para efectuar revisión de gases.

Parágrafo 1. Los equipos de control de gases deberán estar calibrados y certificados por una entidad autorizada.

Parágrafo 2. Los particulares también podrán prestar este servicio previa autorización del Ministerio de Transporte quien reglamentará lo pertinente dentro de los sesenta (60) días siguientes a la entrada de vigencia de la presente ley.

Artículo 10. REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE GESTORES DE TRÁNSITO. Crease dentro del sistema de Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, el Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito-RUNG, integrado por personas naturales que presten los servicios para efectos de trámites ante los Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito. Sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por ley, ninguna persona podrá



ser gestor de tránsito sin estar debidamente inscrito en el RUNT.

El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de esta ley, los requisitos para desempeñar la actividad de Gestor de Tránsito y Transporte, quienes deberán ostentar por lo menos el título de Técnico en seguridad vial.

El Registro Único Nacional de Gestores entrará en funcionamiento a más tardar dentro de los 12 meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 11. DEBER DE VIGILANCIA DE LAS ORGANIZACIONES GREMIALES. Las organizaciones gremiales tales como asociaciones, federaciones y confederaciones que agrupen los organismos de apoyo al tránsito debidamente constituidas, servirán de instancia de control de las actuaciones de sus asociados, vigilando su transparencia y ceñimiento estricto a la ley.

En caso de tener en su poder pruebas que demuestren la comisión de conductas sancionables, deberán remitirlas de forma inmediata a la Superintendencia de Transporte para que esta adelante el procedimiento establecido legalmente.

Artículo 12. SANCIÓN A LOS GESTORES DE TRÁNSITO. La Superintendencia de Transporte podrá imponer multa de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes a los Gestores de Tránsito y demás personas naturales que:

1. Ofrezcan servicios de Organismos de Apoyo al Tránsito sin estar inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT en calidad de gestores.
2. Cometan cualquier tipo de maniobras engañosas a los usuarios.
3. Anuncien en sus establecimientos o mediante cualquiera medio de comunicación, servicios que no prestan de forma directa.
4. Induzcan en error a los funcionarios de los Organismos de Tránsito o de Apoyo.
5. Cometan fraude en la documentación presentada para un trámite.
6. Induzcan a los usuarios a no asistir a cursos a los que están obligados.

Además, las personas naturales que incurran en estas conductas no podrán tramitar mediante mandato, asunto alguno en favor de terceros por un término entre dos (2) a cinco años (5), medida que impondrá la Superintendencia de Transporte de acuerdo a la gravedad de la falta.



Parágrafo 1: La sanción de que trata este artículo, se impondrá sin perjuicio de las acciones penales a que haya lugar por la comisión de conductas que puedan constituir delito, caso en el cual, la autoridad dará traslado inmediato a la Fiscalía General de la Nación para que adelante las investigaciones pertinentes.

Parágrafo 2. El RUNT llevará un registro especial sobre estas sanciones, el cual deberá ser consultado por los Organismos de Tránsito o de Apoyo al Tránsito cuando se presente el poder mandato por parte de los Gestores de Tránsito.

Artículo 13: Para la creación de nuevos Organismos de Apoyo y casas para la detención y rehabilitación por delitos culposos cometidos en accidentes de tránsito se deberá presentar ante el Ministerio de Transporte y el INPEC según el caso, un estudio que demuestre la necesidad de su creación en el municipio o distrito.

Artículo 14: Cuando intervenga la Fiscalía General de Nación por hechos punibles relacionados con los trámites adelantados ante los Organismos de Apoyo al Tránsito o ante las autoridades de tránsito, el Fiscal competente al momento de la imputación de cargos, si hubiere lugar a ella, solicitará al Juez Control de Garantías como medida provisional ordenar el cierre temporal del Organismo de Apoyo al Tránsito y todas sus filiales. De proceder la medida, el juez correrá traslado de la misma de forma inmediata a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.

Cuando la medida recaiga sobre un Centro de Enseñanza Automovilístico, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá ordenar la continuación de los cursos de enseñanza en un Centro diferente, y ordenar la devolución de los dineros a favor de los usuarios.

En la sentencia condenatoria el juez de conocimiento, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar, deberá declarar la nulidad de la licencia de conducción, cuando se demuestre que fue obtenida por medio fraudulentos.

Artículo 15. Todos los procedimientos sancionatorios para Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito y Gestores de Tránsito, se adelantarán de conformidad como lo establece la ley 2050 de 2020 o norma que la modifique o adicione.



Artículo 16: VIGENCIA Y DEROGATORIA. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Representante a la Cámara por Boyacá
Partido Alianza Verde

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE MOTIVOS

1. OBJETO

Esta iniciativa propone medidas que buscan mejorar la eficiencia y efectividad de los organismos de tránsito, fortalecer la capacitación y profesionalización en el sector, y garantizar una mayor transparencia y control en la gestión de trámites de tránsito.

Es necesario e imperativo reglamentar la función de los organismos de apoyo al tránsito creados por ley 769 de 2002 ante la presencia de irregularidades administrativas, que dan como resultado la mala prestación del servicio público y en ocasiones violación a la ley penal por parte de los llamados tramitadores o gestores de tránsito.

Adicionalmente, busca contribuir con los objetivos trazados en la política nacional de seguridad vial incrementando la intensidad horaria requerida para obtener la licencia de conducción

2. RESUMEN DEL TEXTO PROPUESTO

El proyecto consta de 16 artículos, así:

Artículo 1. Objeto. Establece disposiciones sobre las funciones de los Organismos de Apoyo al Tránsito, con el objetivo de descongestionar los Organismos de Tránsito y apoyar a las autoridades de control. Modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y establece normas sobre organizaciones gremiales y Gestores de Tránsito.

Artículo 2. Definición. Define los Organismos de Apoyo al Tránsito como entidades públicas o privadas que, mediante delegación o convenio, realizan funciones de tránsito. Incluye Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), Centros Integrales de Atención (CIA), y otros determinados por ley o reglamento.

Artículo 3. Vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias. Las autorizaciones y permisos para los Organismos de Apoyo al Tránsito tendrán carácter indefinido, siempre que mantengan las condiciones originales. El proceso de



renovación no debe exceder un año si se subsanan los requisitos faltantes.

Artículo 4. Funciones de los Centros Integrales de Atención (CIA). Los CIA tendrán funciones como registrar y actualizar datos en el RUNT, programar acciones comunitarias y cursos de sensibilización para infractores, dictar cursos obligatorios para la rehabilitación de infractores, y celebrar acuerdos de pago con infractores.

Artículo 5. Perfil del instructor de los CIA. Establece que los instructores de los CIA deben ser técnicos en seguridad vial acreditados por Instituciones para el Trabajo y el Desarrollo Humano o entidades docentes autorizadas por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 6. Modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. Adiciona párrafos que regulan la capacitación para la obtención y recategorización de licencias de conducción.

Artículo 7. Modifica el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, adicionando como requisito para obtener la licencia de conducción acreditar una capacitación mínima de 120 horas por parte de un CEA.

Artículo 8. Plan de estudios y tarifa mínima. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirán un plan de estudios y una tarifa mínima para los Centros de Enseñanza Automovilística. Sanciones serán aplicadas a centros que cobren por debajo de la tarifa mínima establecida.

Artículo 9. Control de emisión de gases contaminantes. Permite a los Centros de Diagnóstico Automotor adquirir equipos móviles para la revisión de gases en municipios sin equipos de control. Las entidades territoriales pueden celebrar convenios con estos centros para controlar las emisiones.

Artículo 10. Registro Único Nacional de Gestores de Tránsito. Crea un registro dentro del RUNT para Gestores de Tránsito, quienes deben tener al menos el título de Técnico en seguridad vial. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para esta actividad.

Artículo 11. Deber de vigilancia de las organizaciones gremiales. Establece que las organizaciones gremiales deben controlar las actuaciones de sus asociados y remitir pruebas de conductas sancionables a la Superintendencia de Transporte.

Artículo 12. Sanción a los gestores de tránsito. La Superintendencia de Transporte podrá imponer multas a los Gestores de Tránsito y prohibirles tramitar asuntos por mandato si cometen ciertas faltas. Además, se prevén acciones penales en caso de conductas delictivas.

Artículo 13. Creación de nuevos Organismos de Apoyo y casas de detención. Requiere estudios de necesidad para crear nuevos Organismos de Apoyo y casas de detención por delitos culposos en accidentes de tránsito. Establece plazos y procedimientos para la expedición de licencias o registros.

Artículo 14. Determina la posibilidad de ordenar dentro de los procesos penales como medida provisional el cierre temporal del Organismo de Apoyo al Tránsito.

Artículo 15. Procedimientos sancionatorios. Dispone que todos los procedimientos sancionatorios para Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito y Gestores de Tránsito se realizarán conforme a la ley 2050 de 2020 o norma que la modifique o derogue.

Artículo 16. Vigencia y derogatoria. Establece que la ley entra en vigor a partir de su expedición y deroga las disposiciones contrarias a la misma.

3. JUSTIFICACIÓN

Ante los Organismos de Tránsito se presentan una serie de dificultades especiales que aunque no son exclusivas de esta actividad, si son preponderantes y merecen especial atención del Estado. Las principales irregularidades que pretende solucionar este proyecto son:

- a. La excesiva congestión en los trámites.
- b. Cobros elevados por concepto de asesorías,
- c. Presentación de documentos adulterados o falsos.
- d. Deficiente atención a los usuarios.
- e. Falta de eficiencia y eficacia en la prestación del servicio, entre otros.

Así las cosas, a continuación se desarrollan las principales disposiciones propuestas



en este proyecto de ley.

VIGENCIA DE LAS AUTORIZACIONES

El artículo 3 de la iniciativa contempla disposiciones sobre la vigencia de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias que requieran los organismos de apoyo al tránsito para su funcionamiento, asignándoles el carácter de indefinido siempre que mantengan las condiciones que dieron origen a su expedición. Además, se determinan términos claros en caso de incumplimiento de alguno de los requisitos necesarios para la habilitación.

Lo anterior, debido a que los organismos de tránsito están sometidos a una serie de auditorías periódicas por parte de Organismos Evaluadores de la Conformidad (OEC) o por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), según corresponda, como lo ordena la Resolución 20203040011355 de 2020 del Ministerio de Transporte.

Así las cosas, la vigencia indefinida de las autorizaciones, habilitaciones, permisos o licencias reduce la carga administrativa tanto para los organismos de apoyo al tránsito como para las entidades expedidoras. Al eliminar la necesidad de renovaciones periódicas, se optimizan los recursos administrativos, permitiendo que se enfoquen en tareas de mayor valor agregado, como la supervisión y mejora continua de los estándares.

Adicionalmente, otorgar permisos y licencias con carácter indefinido proporciona estabilidad a los organismos de apoyo al tránsito, permitiéndoles planificar a largo plazo y realizar inversiones necesarias para mejorar sus servicios. Esta estabilidad operativa es esencial para el correcto funcionamiento y desarrollo de los servicios de tránsito y transporte.

Si se lee con detalle el artículo propuesto se evidencia que la disposición de que las autorizaciones sean indefinidas siempre y cuando se mantengan las condiciones originales asegura que los organismos de apoyo al tránsito continúen cumpliendo con los estándares necesarios. Las auditorías constantes y las revisiones periódicas por parte de las entidades competentes garantizan que los requisitos se mantengan actualizados y vigentes.

En la misma línea de ideas, la claridad en la vigencia y las condiciones de las autorizaciones proporciona seguridad jurídica a los organismos de apoyo al tránsito. Saben que, mientras cumplan con los requisitos establecidos, sus permisos y licencias permanecerán vigentes, lo



que facilita la planificación y gestión a largo plazo.

Finalmente, el establecimiento del silencio administrativo positivo en caso de demora en la renovación impulsa a las entidades a ser diligentes y eficientes en su gestión. Esto asegura un proceso de renovación transparente y ágil, incentivando a los organismos a mantener siempre al día su conformidad con el ordenamiento jurídico.

FRENTE A LOS CENTROS INTEGRALES DE ATENCIÓN

Los Centros Integrales de Atención cumplen una importante función para la rehabilitación de los conductores infractores al Código Nacional de Tránsito, sin embargo, no están blindados contra las malas prácticas de los intermediarios quienes en ocasiones influyen en los usuarios para que no asistan a los cursos sobre normas de tránsito o no acudan a las citas terapéuticas para tratar el asunto de rehabilitación.

A lo anterior se suma un informe de junio de 2024 de la Superintendencia de Transporte, donde concluyó que la Entidad adelanta más de 200 investigaciones a Centros Integrales de Atención, y Organismos de Tránsito y Transporte, por incumplimiento de lo relacionado con las normas que regulan los cursos de reeducación para obtener descuentos en las multas por infracciones de tránsito.

Otra problemática identificada, es que hoy en día para ser instructor de los Centros Integrales de Atención se debe acreditar el título de Técnico **profesional** en seguridad vial, sin embargo, este programa académico no es ofertado por la mayoría de Instituciones de Educación Superior.

Por ejemplo, en el departamento de Boyacá no es posible obtener ese título pues ninguna de las instituciones con presencia en dicho territorio la oferta. Esta aseveración se desprende de las peticiones de información elevadas a las siguientes universidades: Escuela Superior de Administración Pública ESAP, Universidad Antonio Nariño, Universidad Juan de Castellanos, Universidad Antonio Nariño, UPTC y Universidad Santo Tomás.

Así las cosas, dentro de las propuestas contempladas en la iniciativa se tiene:

1. La inclusión de un artículo (4) definiendo dentro de las funciones de los Centros Integrales: La posibilidad de inscribir y actualizar los datos de los usuarios ante el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. Con esta medida, se eliminarían las

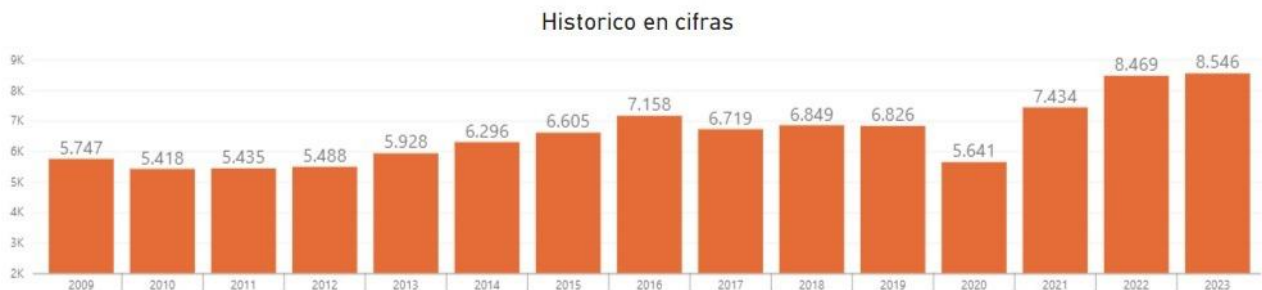
interminables filas que deben hacer los usuarios ante los organismos de tránsito.

2. La inclusión de un artículo (5) en el que se establece que para ser instructor de los Centros Integrales de Atención deberá acreditar el certificado de formación como técnico en seguridad vial.

DISPOSICIONES SOBRE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

Los Centros de Enseñanza Automovilística se constituyen en una figura de crucial importancia dentro del sistema de movilidad, en la medida que son los llamados a garantizar que las personas que conducen equipos de transporte, no solo conozcan y entiendan las normas de circulación, sino que están adiestrados y capacitados para asumir el reto de realizar una actividad riesgosa como es la conducción; en esa medida su responsabilidad debe ser amplia, no solo desde el punto de vista social, sino también jurídico, en la medida que su falta de diligencia o idoneidad para enseñar, capacitar o adiestrar, puede traer consigo responsabilidades de naturaleza jurídica, no solo desde la óptica administrativa sino por la responsabilidad contractual o extracontractual con sus alumnos y con terceros que se vean afectados por estos.

Si observamos con detalle las estadísticas de accidentalidad entre los años 2009 a 2023, encontramos que esta ha venido incrementando anualmente y que posterior al año 2022 se han venido presentando cifras anuales de más de 8.000 muertos tal como lo expone el Observatorio Estadístico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV.



Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Además, es posible concluir que la principal causa de las muertes por accidentes viales

se debe a fallas humanas. Este hecho se deduce del análisis de la matriz de colisión entregada por la ANSV para este mismo periodo. De los 8,780 accidentes registrados, la gran mayoría involucraron motociclistas que colisionaron contra objetos fijos, lo cual indica un error humano evidente, ya que es poco probable que los objetos fijos se interpongan en el camino de los vehículos. Además, de los 6,845 accidentes mortales que involucraron a motociclistas y otros motociclistas, se deduce que también hubo un error humano debido a la falta de cuidado en la conducción y la observancia de los reglamentos de tránsito.

Aunque es cierto que un accidente puede ocurrir debido a fallas técnicas del vehículo, este hecho no está registrado en las estadísticas de la ANSV. No obstante, es igualmente cierto que estas fallas técnicas en la mayoría de los casos obedecen a la falta de mantenimiento de los automotores, lo cual constituye también una falla humana. Asimismo, no se deja de analizar la incidencia que puedan tener el estado de la vía, los imprevistos y la fuerza mayor en algunos otros accidentes. Estas circunstancias, que reflejan una menor peligrosidad, tampoco están registradas en las estadísticas de la ANSV.

En conclusión, la falta de pericia, la negligencia, la imprudencia o la violación de los reglamentos de tránsito se pueden atribuir sin lugar a dudas a la deficiente formación de los conductores. A modo de comparación, estas circunstancias no se reflejan en el transporte aéreo, ya que la formación de su tripulación es rigurosamente exigente.

Matriz Colisión													
Usuario/Vía	Bicicleta	Maq. agrícola	Maq. industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total	
Peatón	4	186	66	52	9.503	29	34	178	3.324	2.667	2.559	7.259	25.861
Sin Información					4				1.978	2		1	1.985
Usuario de bicicleta	2	44	7		1.255	714	273	22	402	1.078	730	1.363	5.890
Usuario de moto	2	243	97	37	6.845	9.200	8.780	1.034	3.004	8.015	3.431	9.271	49.959
Usuario de otros	2			2	29	587	54	25	1.100	36	37	48	1.920
Usuario de V.Individual	1	8	21	4	135	3.127	1.603	185	431	1.110	609	1.091	8.325
Usuario T.Carga		2	5		55	1.227	234	33	98	369	98	59	2.180
Usuario T.Pasajeros		12	1		27	1.403	166	63	141	342	209	75	2.439
Total	11	495	197	95	17.849	16.29	11.144	1.540	10.47	13.619	7.673	19.167	98.559
					1			8					

Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
 Peatón	1.742	1.738	1.654	1.690	1.788	1.749	1.821	1.857	1.790	1.764	1.747	1.229	1.607	1.866	1.819
Sin Información	145	84	79	139	95	209	248	218	296	257	56	123	25	11	
 Usuario de bicicleta	394	333	352	300	313	342	380	379	375	428	431	456	480	465	462
 Usuario de moto	2.167	2.144	2.253	2.383	2.678	2.893	3.267	3.758	3.374	3.458	3.666	3.140	4.436	5.051	5.291
Usuario de otros	370	217	264	186	282	277	20	38	28	28	37	30	29	65	49
Usuario de V.Individual	579	642	448	511	481	521	594	591	530	603	578	422	574	646	605
Usuario T.Carga	93	18	102	121	113	128	136	172	150	193	199	147	185	222	201
Usuario T.Pasajeros	257	242	283	158	178	177	139	145	176	118	112	94	98	143	119

Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Así las cosas, el esfuerzo legislativo en materia de seguridad vial debe centrarse en la formación de conductores ampliando el periodo de formación que siquiera se asimile a un técnico, como cualquier otro oficio, con una duración mínima de 120 horas y con estricta vigilancia en el cumplimiento de estas, a través del autocontrol, de esta forma contribuiremos significativamente con la seguridad vial, así se propone en los artículos 6 y 7 de esta iniciativa.

En línea con lo anterior si hacemos una análisis de derecho comparado podemos concluir que los requisitos requeridos por diferentes países alrededor del mundo para obtener la licencia de conducción son mucho más exigentes que los requeridos en nuestro país. Hallazgos que sugieren que mejorar la formación y los requisitos para obtener una licencia de conducción podría ser una estrategia efectiva para reducir la mortalidad y morbilidad por accidentes de tráfico.

Estados Unidos:

Edad mínima: Varía por estado, generalmente entre 16 y 18 años.

Prueba escrita: Examen de conocimientos sobre reglas de tránsito.

Prueba práctica: Evaluación de habilidades de conducción.

Curso de educación vial: Requerido en muchos estados para conductores jóvenes.

Tasas de accidentalidad: En 2022, EE.UU. reportó aproximadamente 40,000 muertes por accidentes de tráfico, con un gran porcentaje atribuible a errores humanos (NHTSA) (Studinski Law).

Alemania:



Edad mínima: 18 años.

Prueba escrita: Examen teórico riguroso.

Prueba práctica: Evaluación práctica extensa.

Cursos obligatorios: Incluye primeros auxilios y manejo en autopista y condiciones adversas.

Tasas de accidentalidad: Alemania tiene una de las tasas más bajas de mortalidad por accidentes de tráfico en Europa, con 2.7 muertes por cada 100,000 habitantes en 2020 (Buckingham & Vega Law Firm).

Japón:

Edad mínima: 18 años.

Prueba escrita: Examen teórico detallado.

Prueba práctica: Examen práctico que incluye conducción en circuitos y en tráfico real.

Curso obligatorio: Curso de formación vial intensivo.

Tasas de accidentalidad: Japón tiene una tasa baja de accidentes de tráfico, con 3.8 muertes por cada 100,000 habitantes en 2020 (Buckingham & Vega Law Firm).

Reino Unido:

Edad mínima: 17 años.

Prueba escrita: Incluye preguntas de opción múltiple y percepción de riesgos.

Prueba práctica: Evaluación en carretera con un examinador.

Curso recomendado: Cursos adicionales de manejo avanzado son recomendados.

Tasas de accidentalidad: En 2020, el Reino Unido reportó 2.6 muertes por cada 100,000 habitantes, una de las tasas más bajas a nivel mundial (Buckingham & Vega Law Firm).

Así las cosas, se puede concluir que:

1. Los países con sistemas de formación y requisitos más estrictos para obtener la licencia de conducción tienden a tener tasas más bajas de accidentes viales.
2. Una mayor edad mínima y un proceso de aprendizaje más prolongado y riguroso están correlacionados con una menor incidencia de accidentes graves.
3. Finalmente, políticas continuas de educación y campañas de concienciación sobre la seguridad vial también juegan un papel crucial en la reducción de accidentes.

SOBRE EL CONTROL DE LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES

En el artículo 9, se propone que los Centros de Diagnóstico Automotor sean autorizados para poner en funcionamiento entidades móviles que permitan detectar la contaminación del medio ambiente como consecuencia de las emisiones de gases que producen los automotores, quienes podrán celebrar convenios con los organismos de tránsito para efectuar operativos que impidan la circulación de vehículos cuyas emisiones contaminen y así se pueda suspender las actividades de los días sin carro.

Esta medida busca contribuir a la solución de dos problemas: En primer término, se pretende reducir los índices de contaminación del aire provenientes de los vehículos que transitan sin ningún tipo de limitación y en segundo lugar, coadyuvar la labor de los organismos de tránsito y entidades territoriales que no cuentan con dispositivos para controlar este tipo de emisiones contaminantes,

De acuerdo con el Instituto Nacional de Salud (INS), en 2021 la contaminación del aire causó en el país un total de 15.681 muertes, asociadas con enfermedad isquémica del corazón y pulmonar obstructiva. Y según el DNP en Colombia más del 78% de las emisiones de partículas causantes del cambio climático y contaminación del aire provienen de los más de 15 millones de vehículos que transitan entre camiones, buses, carros y motos.

DE LOS ASESORES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Es común ver en los titulares de noticias en todo el país casos de denuncias por falsos tramitadores ante las autoridades de tránsito y transporte. Estos individuos presentan documentos adulterados para solicitar transformaciones, registros, chatarrización de vehículos automotores, pago de impuestos, duplicados de placas, licencias de conducción, certificados de cursos para la reducción de multas, certificados de Centros de Enseñanza Automovilística, y otros documentos expedidos irregularmente.

Otra problemática recurrente son las aglomeraciones para tramitar documentos, y madrugones para conseguir fichas para el registro o actualización de datos ante el RUNT, circunstancias en la que se presentan denuncias de personas que cobran por acelerar los trámites mediante sobornos o falsas promesas, engañando a usuarios con argumentos hábiles. Estos "tramitadores o intermediarios" son responsables de que los usuarios no asistan a recibir la capacitación necesaria para obtener la licencia de



conducción, alegando que es una pérdida de tiempo y ofreciendo evitar el curso por un valor determinado.

No obstante lo anterior, es importante destacar que entre estos intermediarios existen asesores que actúan con profesionalismo, ética y conocimiento. Estos asesores realizan la intermediación mediante el poder mandato, ayudando a quienes no tienen tiempo o desconocen los procedimientos y requisitos, de conformidad con la ley.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones es necesario reglamentar esta profesión, que bien desempeñada es útil para la comunidad. En Estados Unidos, por ejemplo, para asesorar en la venta, arriendo o permutas de bienes raíces, se requieren estudios específicos para asegurar que los procedimientos se cumplan correctamente.

Así las cosas, se propone imponer la obligación de realizar estudios técnicos en la materia y establecer un registro nacional de asesores de tránsito (**artículo 10 de la iniciativa**), donde estos profesionales deban inscribirse para ejercer su actividad y se pueda llevar un control sobre su desempeño.

Esta propuesta busca que la intermediación se realice de manera similar a como se regula la profesión de los abogados, quienes están sujetos a sanciones y a un registro de antecedentes para garantizar su buen desempeño. De esta forma, la actividad de intermediación quedaría debidamente vigilada por la Superintendencia de Transporte y controlada a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), supervisado por el Ministerio de Transporte.

4. MARCO LEGAL

4.1 Legales

Ley 769 de 2002

Por medio de esta ley se regula el Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

El artículo 2, contempla dentro de las definiciones: Los Organismos de tránsito: Entendidos como las unidades administrativas municipales distritales o



departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

El artículo 3, define quienes se entiende por autoridades de tránsito, y en sus párrafos 1 y 3 determina que las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán **organismos de apoyo a las autoridades de tránsito**, vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El capítulo I, que comprende los artículos 12 al 16, desarrolla lo concerniente a la naturaleza y funciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.

En particular el artículo 14, determina la capacitación requerida para que las personas puedan obtener la licencia de conducción y el artículo 19 establece los requisitos que debe acreditar una persona para obtener la licencia de conducción. Estas dos disposiciones son modificadas incluyendo una intensidad horaria mínima de 120 horas.

El artículo 53, contempla lo relacionado a los Centros de diagnóstico automotor, quienes realizan la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Por su parte el artículo 136, relacionado con la reducción de multas impuestas por la comisión de infracciones de tránsito, determina en su párrafo 3 que los cursos a los infractores se podrán realizar ante los centros integrales de atención, quienes deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.

Ley 1397 de 2010

Introdujo modificaciones a la ley 769 de 2002 en relación con la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística y las licencias de conducción.

Ley 1702 de 2013

Esta ley creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial y establece disposiciones relacionadas con la seguridad vial en Colombia. La iniciativa propuesta, al incluir disposiciones sobre la formación y capacitación de conductores, así como la vigilancia



y control de organismos de apoyo al tránsito, estaría en línea con los objetivos de la Ley 1702 de 2013.

Ley 2050 de 2020:

Esta ley modifica el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, estableciendo normas sobre los procedimientos administrativos sancionatorios. La referencia a esta ley en el Artículo 12 de la propuesta asegura que los procedimientos sancionatorios para los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito se realicen conforme a las normativas vigentes.

Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo):

Esta ley regula los procedimientos administrativos en Colombia y es relevante para cualquier modificación que afecte la administración de los servicios de tránsito y la imposición de sanciones.

4.2 Reglamentarios

Resolución 3500 de 2005 Ministerio de Transporte:

Tiene por objeto establecer las condiciones mínimas que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor y fijar los criterios y el procedimiento para realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, con el fin de garantizar la seguridad vial y la protección del medio ambiente, en condiciones de confiabilidad, calidad y la tecnología adecuada con los sistemas de información.

Resolución 1349 de 2017

Reglamenta las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación CALE y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios del examen teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción.

Resolución No. 20223040009425



Establece requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística,

4.3 Jurisprudenciales

SC 468 de 2011

En lo referente a la actividad de transporte la jurisprudencia ha concluido (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

5. CONFLICTOS DE INTERÉS

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

- (i) *Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.*
- (ii) *Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.*
- (iii) *Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.*
- (iv) *Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.*
- (v) *Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.*

En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como “una razón



subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen” y como “el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicado 66001-23-33-002-2016-00291-01(PI), sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo con la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo con las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la ley 5.^a de 1.991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos. [...].

En ese sentido, en la presente iniciativa se pueden llegar a presentar Conflictos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, tengan relaciones, comerciales, accionarias o económicas, en general, con personas naturales o jurídicas que sean propietarios de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito tales como: Centros de Enseñanza Automovilística- CEA,



Centros de Reconocimiento de Conductores-CRC, Centros de Diagnóstico Automotor-CDA y Centros Integrales de Atención-CIA.

Además, podrían presentar conflicto de interés los congresistas cuando su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil ejerzan como gestores de tránsito.

6. IMPACTO FISCAL

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”, establece en su artículo 7, que:

“El impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

En este orden de ideas, es importante traer a colación las Sentencia C-911 de 2007 y C-502 de 2007, donde la Corte Constitucional puntualizó 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.

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



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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las normas 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.

Al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. 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, 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 constituiría 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. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7 de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y



Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo. (Sentencia C-315 de 2008).

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, por medio del 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 viabilidad financiera de la propuesta que se estudia, siendo un asunto de persuasión y racionalidad legislativa, no de prohibición o veto.

Aunado a lo anterior, este proyecto no genera impacto fiscal que pueda afectar el presupuesto de mediano y largo plazo.

7. PROPOSICIÓN FINAL

En los términos expuestos, se presenta ante el Congreso de la República el Proyecto de Ley: “Por la cual se modifica parcialmente la ley 769 de 2002, se dictan normas para el funcionamiento de los organismos de apoyo al tránsito y se dictan otras disposiciones.”, para que sea tramitado, y con el apoyo de las y los Congresistas sea discutido y aprobado.

De las honorables congresistas,

JÁIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Representante a la Cámara por Boyacá

Partido Alianza Verde