

**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

**LA SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE**

En ejercicio de las facultades constitucionales, legales y en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, la ley 1702 de 2013, la Ley 2050 de 2020, el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, el Decreto 2409 de 2018 y las demás normas concordantes y,

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 2 de la Constitución Política dispuso que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que el artículo 24 de la Constitución Política estableció que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, siempre sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes para garantía de la seguridad de los habitantes y preservación de un ambiente sano.

Que el artículo 365 de la Constitución Política y el literal b del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establecen que le corresponde al Estado ejercer las funciones de planeación, regulación, control y vigilancia del servicio público de transporte y de las actividades a él vinculadas para asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional del servicio público de transporte, por lo cual están sometidos al régimen jurídico que fije la ley y podrá ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares.

Que la Ley 769 de 2002, en su artículo 3, parágrafo 1, dispuso que determinadas funciones de tránsito pueden asignarse, mediante delegación o convenio, para su realización, a entidades públicas o privadas, las que asumen una responsabilidad en calidad de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que el parágrafo 3 de la misma norma legal dispuso que la Superintendencia de Transporte tiene la función de vigilar y controlar a las autoridades, los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que, el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, establece como principios rectores del tránsito terrestre a nivel nacional "la seguridad de los usuarios, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización", preceptos conforme a los cuales deben desarrollarse las actividades a cargo de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Que, en relación con los Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se tiene lo siguiente:

Que, la Ley 1682 de 2013, en su artículo 12, clasificó la actividad desarrollada por los Centros de Enseñanza Automovilística como un servicio conexo al transporte; categoría de la que hacen parte, según se precisó "[t]odos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte (...). Entre estos (...) los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de enseñanza [CEA], (...) entre otros."

Que los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), son establecimientos docentes de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas. Los requisitos para su funcionamiento se encuentran el artículo 2.3.1.2.1 del Decreto 1079 de 2015, las condiciones de funcionamiento y registro fueron reglamentadas por las Resoluciones 3245 de 2009 y 20203040011355 del 21 de agosto de 2020 del Ministerio de Transporte.

Que, por su parte, los Centros Integrales de Atención (CIA), son establecimientos donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Este podrá ser operado por el Estado o por entes privados que, a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad. Reglamentados mediante las Resoluciones 3204 de 2010, 4203 de 2010, (anuladas por el Consejo de Estado), actualmente las reglas para su registro y funcionamiento se encuentra en la Resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que, al tenor de la definición general contenida en la Ley 769 de 2002, los Organismos de Tránsito constituyen organismos de apoyo al tránsito cuando cumplen con los requisitos y son autorizados para impartir cursos a infractores de las normas de tránsito, para los mismos efectos que la norma prevé para los Centros Integrales de Atención.

Ahora bien, la función de vigilancia, inspección y control tiene como propósito establecer el orden en las actividades del sector transporte, incluyendo aquellas relacionadas con el apoyo al tránsito. Esta labor busca mejorar los mecanismos de supervisión y control mediante el uso de medios tecnológicos que faciliten su desarrollo.

Que, mediante el Decreto 2409 de 2018, por el cual se modificó y renovó la estructura de la Superintendencia de Transporte, se estableció la necesidad de modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control. Asimismo, se asignó a la Superintendencia la función de dirigir, supervisar y coordinar el desarrollo de estas actividades, velando por el cumplimiento de las normas relacionadas con la adecuada prestación del servicio público de transporte, la operación portuaria, las concesiones e infraestructura, los servicios conexos y la protección de los usuarios del sector transporte.

Que existen razones suficientes por las cuales, ante situaciones que pueden constituir un riesgo para la prestación de los servicios de apoyo al tránsito, que hacen imperioso que la Superintendencia de Transporte adopte medidas que le permitan actuar preventiva y correctivamente, con base en las normativas que rigen estas actividades, para minimizar el riesgo o impacto de las conductas que atentan contra el interés general y los derechos de los actores del sistema de transporte.

Que, el ejercicio de tales atribuciones públicas por parte del Estado procura el mantenimiento del orden y la legalidad en las actividades que se desarrollan en el sector transporte, incluidas aquellas que realizan los organismos de apoyo al tránsito, para lo cual resulta oportuna la adaptación y uso de los avances tecnológicos y científicos que posibilitan el fortalecimiento de las capacidades institucionales de supervisión.

Que, a través del Decreto 2409 de 2018, el Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, facultó a la Superintendencia de Transporte para ejercer las funciones de vigilancia, inspección y control de la debida prestación del servicio de transporte, servicios conexos y la protección de los usuarios del sector.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que, la Superintendencia de Transporte, en el marco de las funciones de que tratan los numerales 2 y 15 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018, puede adoptar las políticas, metodologías y procedimientos y expedir los reglamentos, manuales e instructivos que sean necesarios para ejercer la vigilancia, inspección y control.

Que, asimismo, el numeral 6 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 15 párrafo 4 de la Constitución Política, dispone que la Superintendencia de Transporte está facultada para solicitar a las autoridades y particulares el suministro y entrega de documentos públicos, privados, reservados, garantizando la cadena de custodia, y cualquier otra información que se requiera para el correcto ejercicio de sus funciones.

Que, en el marco de tales funciones, es deber de la Superintendencia verificar el cumplimiento de las condiciones, requisitos y procedimientos establecidos en las normas legales y reglamentarias expedidas por el Congreso de la República, el Ministerio de Transporte y la misma Superintendencia.

Que, para tales menesteres, la Superintendencia ha enfocado sus esfuerzos en la implementación de mecanismos que promuevan el cumplimiento de su misión, desarrollando estrategias enfocadas en una supervisión preventiva, que no solamente reactiva, y que propenda, además de hacer seguimiento a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura y los servicios complementarios, por la protección de los derechos de los usuarios del sector.

Que, desde el año 2018, la Superintendencia ha venido en un proceso de renovación con el propósito de tener una mayor capacidad técnica y tecnológica para fortalecer la función de vigilancia preventiva e implementar estrategias encaminadas a la protección de los usuarios del sector, con el fin de incrementar su confianza en la prestación de los diferentes servicios que en este confluyen.

Que, el Congreso de la República, con la aprobación de la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se aprobó el "Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014", definió la Seguridad Vial como una política de Estado, razón que lo llevó a otorgarle a la Superintendencia de Transporte, como una de las estrategias orientadas a lograr el fortalecimiento de las capacidades de la administración, una facultad para expedir la reglamentación referente a las características técnicas mínimas que debían tener los sistemas de seguridad documental que debían implementarse por parte de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que, para la época, los servicios ofertados por los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito eran señalados y vistos con desconfianza, dado el auge de conductas reprochables que se enquistaron en la actividad, con las que se vulneraban sistemáticamente las disposiciones reglamentarias vigentes. Esta situación despertó en las instituciones del Estado el interés por crear mecanismos que permitieran a la Administración intervenir en la actividad de estos entes, de tal manera que se pudiera dotar a la Superintendencia de los instrumentos necesarios para ejercer su función de control.

Que, consecuentemente, en uso de la atribución legal conferida y en la búsqueda de crear un mecanismo de seguridad documental que permitiera ejercer la función de vigilancia preventiva y reactiva con mayor eficiencia y eficacia, con miras a impactar positivamente los servicios ofrecidos por los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, tanto en transparencia como en calidad, la Superintendencia de Transporte advirtió la necesidad de disponer de herramientas que le permitieran capturar y acceder a información precisa sobre los procedimientos que se adelantan al interior de estos sujetos de vigilancia, pues sólo a partir del recaudo de información de la operación era posible determinar si la expedición de los certificados que estos expiden se ajustaba y honraba las obligaciones y exigencias previstas en las normas vigentes.

Que, para tal propósito, la Superintendencia de Transporte reglamentó las características y componentes de un sistema de control, soportado en las tecnologías de la información, que ocupaba la instalación de un conjunto de dispositivos de hardware y soluciones de software que le permitieran lograr en primera medida un enteramiento, con información precisa y detallada, de la operación al interior de los organismos de apoyo, en las distintas fases de la prestación de sus servicios. A este sistema se le denominó Sistema de Control y Vigilancia, como una infraestructura técnica que define las condiciones tecnológicas mínimas para que los organismos de apoyo presten el servicio con integridad y trazabilidad.

Que, además de ofrecer una vista continua de la operación de los organismos de apoyo que permite verificar que el proceso de certificación a su cargo se realiza de conformidad con lo dictado por las normas del caso, el Sistema se pensó como un mecanismo seguro de almacenamiento y transmisión de dicha información, de tal manera que no pudiera ser alterada por parte de los vigilados.

Que, en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden a la Superintendencia de Transporte, el Sistema de Control y Vigilancia constituye la infraestructura operativa necesaria para la prestación del

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

servicio a cargo de los organismos de apoyo, cuya información resultante permite a la entidad el ejercicio de sus funciones de supervisión. Por lo tanto, toda la información que se procesa a través del SICOV, se genera en el marco de la operación privada de los organismos de apoyo, resultando relevante para el control estatal de dichas actividades vinculadas al tránsito y transporte. La facultad de los operadores homologados sobre dicha información se limita a su administración y custodia bajo las directrices de la Superintendencia, a título de encargados, garantizando su integridad, confidencialidad, disponibilidad y trazabilidad. Cualquier interrupción, retención indebida o disposición no autorizada de la información esencial para la continuidad de la función de vigilancia y control acarreará las consecuencias legales pertinentes.

Que, en ese contexto fueron definidas y reglamentadas las características principales y componentes generales del Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) y Centros Integrales de Atención (CIA) a través de las Resoluciones No. 5790 de 2016 y 60832 de 2016; esta última a través de la cual se expidió el anexo técnico contentivo de sus características y funcionalidades, así como los requisitos de carácter financiero, jurídico y administrativo que deben cumplir los interesados en ser homologados como operadores del Sistema.

Que, mediante las Resoluciones 25778 del 7 de junio de 2018 y 28349 de junio 22 del mismo año, la Superintendencia de Transporte autorizó, luego de haber corroborado el cumplimiento de las condiciones exigidas en los mentados actos administrativos, al CONSORCIO INTEGRADO DE SEGURIDAD CEAS-CIAS y a OLIMPIA MANAGEMENT S.A., respectivamente, como operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia para CEA, CIA y OT. No obstante, el Sistema de Control y Vigilancia para Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito nunca fue implementado.

Que, la Ley 2050 de 2020, en su artículo 22, modificó el esquema de provisión de los Sistemas de Control y Vigilancia, al establecer que la Superintendencia de Transporte debe realizar, para el ejercicio de sus funciones, directamente o indirectamente a través de dicho Sistema, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Que, el artículo 23 de la misma Ley adicionó un párrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, determinando que los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán dictarse también virtualmente, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

determine el Ministerio de Transporte, a través del Sistema de Control y Vigilancia reglamentado por la Superintendencia de Transporte, a fin de lograr la identificación del infractor de forma segura, su registro y permanencia en el curso.

Que, a través de la Ley 2283 de 2023, el Congreso de la República estableció un plazo de seis (6) meses para que la Superintendencia de Transporte implementara el Sistema de Control y Vigilancia para los Centros Integrales de Atención.

Que, en el mismo sentido, la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026) "Colombia Potencia Mundial de la Vida", artículo 180, Parágrafo 1, determinó la obligación para la Superintendencia de Transporte de vincular al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV), en un plazo máximo de seis (6) meses, a todas las entidades que dictan cursos para obtener descuentos en las sanciones aplicables por la infracción de las normas de tránsito, es decir, a Centros integrales de Atención y Organismos de Tránsito autorizados para ello.

Que, teniendo en cuenta lo anterior, resulta imperativo que la Superintendencia de Transporte, en el ejercicio de su función de IVC, dé prioridad al despliegue y puesta en operación de la nueva versión del SICOV en los CIA y OT.

Que, por lo tanto, la Superintendencia de Transporte debe continuar ejerciendo las funciones de inspección, vigilancia y control a su cargo sobre las actividades desplegadas por los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, por lo que debe continuar empeñando esfuerzos dirigidos a mejorar la eficiencia y eficacia de sus mecanismos y herramientas de control, lo cual pasa por el fortalecimiento de los Sistemas de Control y Vigilancia creados para los distintos actores sujetos de la vigilancia.

Que, la Superintendencia de Transporte reconoce que el fortalecimiento de sus capacidades de inspección, vigilancia y control sobre los organismos de apoyo y la prestación de sus servicios es determinante para impactar de manera positiva el tránsito y transporte del país, en beneficio de la población en su conjunto.

Que, en ese sentido, el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado por el Estado colombiano para el decenio 2022-2031, a través del Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, fijó como objetivo general de la reducción del 50% en el número de muertes y lesiones graves para 2031. Para lograrlo, resulta fundamental contar con servicios de capacitación de conductores y de reeducación de infractores

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

más rigurosos y legalmente impartidos, pues esta es la base para tener conductores más competentes, conscientes del riesgo y respetuosos de las normas.

Que, en línea con lo anterior, el mejoramiento de capacidades de la Superintendencia para la vigilancia de estos actores impacta potencialmente de manera positiva en dos de las Áreas de Acción de seguridad vial, a saber, el Comportamiento seguro de los actores viales (Área No. 4), y el Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial (Área No. 5).

Que, el mejoramiento de estas capacidades institucionales también es sustancial dado el universo de vigilados que hacen parte de la categoría de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, que ronda actualmente aproximadamente los 2640.

Que la labor de vigilar a los más de 1290 CEA y 441 CIA y OT que dictan cursos a infractores en el país, sólo se posibilita en la medida que el Estado apalanque sus capacidades en el aprovechamiento de las soluciones que ofrece la implementación y uso de la tecnología.

Que, ante esa necesidad, la Superintendencia de Transporte emprendió en 2022 una estrategia de transformación digital que sigue en curso, que apuesta, precisamente, por el fortalecimiento de las capacidades institucionales a partir del uso de sistemas y herramientas de TI, la innovación en procesos y la implementación de estrategias de co-creación para el cumplimiento de los objetivos de la entidad.

Que, dado que el Sistema que se encuentra en operación es objeto de importantes actualizaciones y ajustes para fortalecer el control de la actividad; se vuelve necesario revisar, mejorar y redefinir algunas de sus características técnicas, funciones y condiciones de operación.

Que, la presente transformación del Sistema de Control y Vigilancia se enmarca en la política pública de gobierno digital y en el fomento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) como herramienta fundamental para la modernización y eficiencia del Estado colombiano.

Que, tal y como se establece en el artículo 11 del Decreto 2409 de 2018, se asignan funciones a la Oficina de Tecnologías de Información y las Comunicaciones para dotar a la entidad de una dependencia responsable de las

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

tecnologías de información, que permita modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control y así generar importantes eficiencias y mejores resultados.

Que, la Ley 1341 de 2009, la cual define los principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, establece en su artículo 2, entre otras disposiciones, que el fomento, la promoción y el desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones son una política de Estado que involucra a todos los sectores y niveles de la administración pública y de la sociedad, para contribuir al desarrollo educativo, cultural, económico, social y político e incrementar la productividad, la competitividad, el respeto a los Derechos Humanos inherentes y la inclusión social.

Que, a través del Decreto 767 de 2022 se actualizó la Política de Gobierno Digital, con el propósito de fortalecer los procesos de transformación e innovación digital en el sector público, promoviendo el uso y aprovechamiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) como herramienta fundamental para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y habitantes del territorio nacional, siendo una política que busca lograr un Estado más eficiente y transparente para el ciudadano.

Que, la interoperabilidad, en el marco de la Política de Gobierno Digital del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), permite a las entidades públicas intercambiar información y coordinar procesos de manera ágil y eficiente, lo cual facilita la prestación de servicios integrados y evita la duplicación de esfuerzos en la administración pública, además de optimizar los recursos públicos, permitiendo una mejor respuesta a las necesidades de los usuarios.

Que, asimismo, la interoperabilidad promueve la conectividad y el flujo seguro de datos entre los diferentes sistemas y plataformas del Estado, asegurando que la información sea accesible y compartida de manera confiable, preservando la calidad, integridad y privacidad de los datos de los ciudadanos.

Que, el intercambio de información entre la Entidad, los usuarios y los vigilados se hará a través de mensajes de datos, de conformidad con lo establecido en la Ley 527 de 1999, los cuales son admisibles y tienen fuerza probatoria.

Que, la Ley 2294 de 2023, establece en el artículo 143 que el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones debe diseñar e implementar

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

estrategias para democratizar las TIC y desarrollar la sociedad del conocimiento y la tecnología en el país, a través de medidas como:

"[...] 5. Implementar iniciativas de transformación digital como herramienta para la productividad, la generación de empleo, la dinamización de la economía en las regiones y la potencialización de la economía popular.

6. Fortalecer el Gobierno Digital para tener una relación eficiente entre el Estado y el ciudadano, que lo acerque y le solucione sus necesidades, a través del uso de datos y de tecnologías digitales para mejorar la calidad de vida.

7. Promover un entorno digital seguro para generar confianza en el uso y apropiación de las TIC. [...]"

Que, en este contexto de avance tecnológico y compromiso con la modernización del Estado, el Sistema de Control y Vigilancia para CEA, CIA y OT se integra como un componente esencial de la visión de los Sistemas Inteligentes de Transporte y de la propia estrategia de transformación digital de la Superintendencia de Transporte.

Que, la Ley 1450 de 2011 en su artículo 84 definió los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) como el conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, los cuales deben diseñarse para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito en el país.

Que, en línea con lo anterior, el Decreto 1079 de 2015, en el Título 1 de la Parte 5, artículos 2.5.1.3. y siguientes, establece que el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), que será administrado por el Ministerio de Transporte, tendrá por objetivo consolidar y proveer la información que suministren a su vez los subsistemas de gestión que lo integren, así como también la interoperabilidad de los SIT implementados a nivel nacional, bajo los principios de "excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración (...)"

Que, asimismo, el artículo 2.5.1.4. del Decreto 1079 de 2015 estableció que todos los actores estratégicos deberán interpretar y aplicar las disposiciones que

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

regulan los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) al poner en marcha cualquier subsistema de gestión que vaya a componer el SINITT, conforme a los principios allí mencionados.

Que, ante esa necesidad, la Superintendencia de Transporte emprendió en 2023 una estrategia de transformación digital que apuesta precisamente por el fortalecimiento de las capacidades institucionales a partir del uso de sistemas y herramientas de TI, la innovación en procesos y la implementación de estrategias de co-creación para el cumplimiento de los objetivos de la entidad.

Que, la Superintendencia de Transporte está adoptando lineamientos de la Gestión de TI y se encuentra impulsando iniciativas de TI que buscan transformar las capacidades de la Entidad, para lo cual tiene en marcha tres proyectos con los que busca: 1) Unificar los sistemas de información misionales de la Entidad; 2) Transformar digitalmente a la Superintendencia de Transporte con fundamento en la política de gobierno digital; y 3) Estructurar, analizar, procesar, definir y divulgar información relevante para todos los interesados en las funciones a cargo de la Superintendencia de Transporte.

Que, adicionalmente, la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de la Superintendencia de Transporte, en cumplimiento de los proyectos de su Plan Estratégico de Tecnologías de la Información (PETI), incluyó herramientas fundamentales para la implementación de nuevas tecnologías bajo los lineamientos del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC).

Que, a través de la Resolución 12173 de 2024, la Superintendencia de Transporte apropió una estrategia de transformación digital, denominada "SuperTransporte digital", la cual fue diseñada principalmente para: 1) facilitar el acceso y gestión de trámites de forma electrónica, garantizando la eficiencia, transparencia y accesibilidad a los usuarios y para 2) modernizar y actualizar los sistemas de información de la entidad, en aras de fortalecer y mejorar sus procesos tecnológicos, con el fin de lograr mayor seguridad y eficiencia en la atención de los trámites, procesos misionales y operativos de la entidad.

Que, por medio de la Resolución 14305 de 2024, la Superintendencia adicionó un capítulo al Título V de la Circular Única de Infraestructura, a través de la cual definió y adoptó los lineamientos y condiciones técnicas, tecnológicas y operativas de funcionamiento de la plataforma tecnológica denominada "Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2)", por medio de la cual la entidad busca gestionar de manera integral los reportes de

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

información y documentos por parte de los obligados a utilizar el Sistema, atender requerimientos, realizar trámites y consultas en línea, además de facilitar la comunicación directa con la Superintendencia de Transporte.

Que, el Sistema de Control y Vigilancia implementado en los CEA, y próximamente en CIA y OT es una infraestructura tecnológica de soporte a la operación de esos organismos de apoyo, que integra componentes de hardware y software para garantizar la autenticidad y calidad del servicio prestado. El sistema facilita la verificación del cumplimiento de las condiciones y obligaciones establecidas en la normativa vigente, y actúa como un mecanismo integral para captar, registrar, almacenar, procesar, analizar y reportar información relacionada con la prestación de sus servicios.

Que, en el marco de la estrategia de transformación digital de la Superintendencia de Transporte y de conformidad con los lineamientos de la Política de Gobierno Digital, resulta esencial contar con una adecuada gobernanza de datos y servicios para el funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia de CEA, CIA y OT. Dicha gobernanza permite asegurar la integridad, calidad, interoperabilidad, trazabilidad y seguridad de la información recolectada por el sistema, garantizando así procesos más eficaces de inspección, vigilancia y control. Además, fortalece la toma de decisiones basadas en datos, promueve la transparencia institucional, optimiza los recursos públicos y mejora la atención y confianza de los ciudadanos y sujetos vigilados en el ejercicio de la función pública.

Que, el Sistema de Control y Vigilancia de CEA, CIA y OT hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2), el cual a su vez se integrará al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT) del Ministerio de Transporte una vez este inicie su operación, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015.

Que, en el marco del proceso de transformación digital que adelanta la Superintendencia de Transporte, se hace necesario actualizar las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas del Sistema de Control y Vigilancia de los CEA, CIA y OT, con el fin de garantizar mayor eficiencia, seguridad y calidad en los procesos de inspección, vigilancia y control, por lo que será necesario sustituir integralmente el Anexo Técnico adoptado por esta Superintendencia a través de la Resolución 60832 de 2016.

Que, la introducción de mejoras al Sistema existente, gracias a nuevos avances de tecnología que están disponibles y/o a capacidades que pueden ser

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

desarrolladas por parte de los operadores homologados, debe permitir a la Superintendencia dar un salto cualitativo en su capacidad para prevenir, detectar, controlar y monitorear conductas ilegales y prácticas reprochables evidenciadas en la prestación de los servicios de tránsito que se prestan en CEA, CIA y OT.

Que, en línea de lo dicho, el fortalecimiento de capacidades de la Superintendencia pasa necesariamente por un reforzamiento de las funciones de carácter preventivo del Sistema, a través del afinamiento de mecanismos de alerta y el desarrollo y puesta en productivo de funciones automáticas de activación automática frente a la evidencia de conductas que puedan contravenir el ordenamiento jurídico. Estas herramientas deben contribuir a evitar que se mantengan en el tiempo actividades u operaciones sospechosas, generando también reportes inmediatos.

Que con estas actualizaciones se pretende, en últimas, implementar mecanismos efectivos para responder a las amenazas, debilidades y retos y que desafían actualmente la legalidad de los servicios a cargo de este grupo de vigilados, lo que conduce invariablemente a volver sobre los fines y las bases sobre los cuales fue concebido y puesto en marcha el SICOV.

Que, para esos efectos, se han identificado y analizado al interior de la Superintendencia de Transporte varias mejoras requeridas por el Sistema de Control y Vigilancia que deben perdurar y mejorarse en el transcurso del tiempo.

Que, en dicho proceso, se han considerado insumos de diferentes fuentes de información, entre las que se destacan, por su importancia: (i) la experiencia y conocimiento acumulados por la Superintendencia durante el ejercicio de sus atribuciones; (ii) los resultados del Contrato de consultoría No. 287 de 2021 celebrado por la Superintendencia con el mismo objetivo con Grow Data S.A.S.; (iii) las reuniones y conversaciones sostenidas con los operadores del Sistema de Control y Vigilancia de 2022 a 2025; (iv) los resultados del Convenio de Asociación No. 217 de 2020 celebrado por la Superintendencia de Transporte con la Confederación Nacional de Organismos de Apoyo al Tránsito, con el propósito, entre otros, de identificar y analizar mejoras que podían introducirse al Sistema de Control y Vigilancia de organismos de apoyo al tránsito de la Superintendencia para fortalecer la legalidad en la actividad a cargo de los organismos de apoyo; y (v) en el sentir expresado por voceros de los CEA, CIA, OT y sus agremiaciones, quienes han reiterado en distintos escenarios y oportunidades su preocupación por las que consideran vulnerabilidades de la herramienta.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que, como parte de los compromisos de la consultoría especializada realizada por Growdata S.A.S., el consulto (i) elaboró un diagnóstico con las características actuales del Sistema de Control y Vigilancia para CEA, en el que se consideraron y analizaron en detalle las soluciones tecnológicas de los actuales operadores homologados por la Superintendencia de Transporte; y (ii) presentó una propuesta de mejora del Sistema, construida desde un enfoque especializado que empleó metodologías y marcos de trabajo robustos con base en los cuales se desarrolló una arquitectura objetivo del SICOV y con base en esta, se consideró un modelo de gobierno y operación de este.

Que, corolario de lo anterior, con fundamento en las fuentes de información aludidas, especialmente la que resultó del Contrato de consultoría celebrado con Grow Data S.A.S., esta autoridad ha advertido con claridad la necesidad de aplicar mejoras específicas al Sistema, identificando principalmente un refuerzo de las capacidades de:

- i) Verificación del cumplimiento ininterrumpido de los requisitos de registro en el RUNT y de operación por parte de los vigilados, los cuales constituyen estándares y condiciones mínimos exigidos de forma permanente. El Sistema, no puede perderse de vista, es el medio principal del que dispone la Superintendencia para enterarse del cumplimiento de estas obligaciones por parte de los vigilados;
- ii) Supervisión minuciosa del desarrollo de distintas etapas de la operación de estos actores al prestar el servicio, especialmente en lo que atañe a la validación de identidad de los usuarios e instructores, y el reporte de información precisa sobre las distintas etapas de la capacitación;
- iii) La actualización permanente de información de operación;
- iv) La seguridad en la transmisión de la información para evitar su manipulación;
- v) La obtención y procesamiento continuo de información sobre la operación de estos entes a fin de corroborar el cumplimiento o incumplimiento de las normas que reglamentan la función de tránsito a su cargo;
- vi) Reacción oportuna frente a incumplimientos de las reglas y términos de uso del Sistema y/o incumplimientos de la normatividad vigente; y
- vii) Transmisión de la información y acceso de la Superintendencia al reporte de novedades especiales sobre la operación del Sistema.

Que, para tales efectos, se han definido diferentes mecanismos que permiten lograr las mejoras identificadas del Sistema, por lo que es necesario hacer una

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

modificación y/o creación de nuevas funciones, la parametrización de algunas existentes, lo cual se posibilita principalmente con el desarrollo de software, la adquisición e implementación de dispositivos y tecnología de reconocimiento facial para validar la identidad de los usuarios y el personal vinculado a los CEA, CIA y OT y la gestión del conocimiento sobre los cambios directamente con estos actores.

Que, la modificación y creación de nuevas funciones y parámetros en el Sistema conlleva a definir y repensar los requisitos para permitir la expedición de certificados por parte de los organismos de apoyo al tránsito. A modo de ejemplo, el cumplimiento de los requisitos mínimos exigidos para el registro y la operación de los CEA, CIA y OT durante toda la prestación del servicio, constituye condición sine qua non para que estos puedan utilizar las funciones del Sistema y especialmente expedir certificados.

Que, para tal menester, se debe optar por una parametrización en el Sistema que, ante la falta de evidencia vigente sobre el cumplimiento de obligaciones, genere una alerta y una marcación de irregularidad sobre el uso de aquellos recursos que no cumplan con las exigencias reglamentarias.

Que lo anterior debe acompañarse de una parametrización del Sistema que, ante la evidencia de incumplimientos de obligaciones o condiciones expresamente exigidas en la normatividad vigente, active alertas tempranas y automáticas. Dichas alertas generarán una marcación de irregularidad sobre todos los servicios que se presten bajo esa condición, dejando una trazabilidad completa a disposición de la Superintendencia de Transporte para el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

Que, asimismo, se priorizó la inclusión de tecnología de reconocimiento facial para los procesos de validación de identidad de los usuarios del servicio y personal vinculado al CEA, CIA y OT, gracias a los avances en las capacidades de procesamiento de información y a la precisión permitida por esa tecnología, que se consolida como una herramienta confiable y de alta eficacia en diversas aplicaciones a nivel mundial, convirtiéndose en una alternativa competitiva frente a otros métodos biométricos, lo cual le permite al Estado y particularmente a la Superintendencia mantenerse a la vanguardia con el mecanismo de gestión de validación de identidad de personas.

Que, la tecnología de reconocimiento facial ofrece un alto nivel de precisión en la identificación de personas en situaciones en las que el uso de huellas dactilares puede verse limitado, como en el caso de individuos con huellas dactilares

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

deterioradas o alteradas por condiciones de salud, lo que garantiza una mayor inclusión en los procesos de validación de identidad.

Que, la implementación del reconocimiento facial no solo mejora la seguridad en la validación de identidad, sino que también optimiza el tiempo y los recursos dedicados a la realización del trámite, contribuyendo a una administración pública más eficiente y moderna, acorde con las expectativas de los ciudadanos en un entorno digitalizado.

Que, sin perjuicio de lo anterior, en el marco del propósito de garantizar un sistema robusto y accesible de validación de identidad para los usuarios, es fundamental contar con un mecanismo alternativo que permita validar la identidad en caso de que el sistema de reconocimiento facial falle, no esté disponible o no sea viable debido a problemas técnicos o situaciones particulares de los usuarios, pues de esta manera se puede asegurar la continuidad de los servicios sin interrupciones y con altos estándares de seguridad.

Que, en consideración de las diversas condiciones fisiológicas de los ciudadanos, como el deterioro de las huellas dactilares o problemas dermatológicos, entre otros, es imperativo que los nuevos dispositivos lectores de huellas dactilares cuenten con tecnología avanzada en lectura de las capas de la piel humana, para garantizar que incluso personas con huellas deterioradas o condiciones similares puedan ser correctamente identificadas.

Que, la actualización de los dispositivos lectores de huella dactilar a tecnología especializada, con capacidades mejoradas, permitirá reducir significativamente los fallos en el proceso de validación de identidad, incluso en casos de huellas deterioradas o afectadas por afecciones dermatológicas. No obstante, en aquellos casos en los que persistan dificultades para una validación exitosa mediante el cotejo dactilar, se procederá con una verificación adicional a través de la comparación entre la selfie y el template, tanto del aspirante como del personal del CEA, CIA u OT con que se presenten inconvenientes. En caso de que esta verificación tampoco sea satisfactoria, se aplicará un procedimiento claro y seguro de excepción biométrica. De esta manera, se garantiza la continuidad del proceso y la integridad en la verificación de identidad.

Que, con la incorporación de lectores de huella especializados, se da respuesta a una necesidad urgente de actualización tecnológica que no solo mejora la capacidad de los sistemas biométricos, sino que también refleja el compromiso del Estado con el acceso igualitario y la prestación de servicios públicos sin

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

exclusiones, asegurando que todos los ciudadanos puedan validar su identidad de forma adecuada.

Que, la naturaleza dinámica y la rápida evolución de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), especialmente en áreas como la biometría, la inteligencia artificial y la seguridad de la información, hacen imperativo que el Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito no solo incorpore las soluciones más avanzadas disponibles a la fecha de la presente resolución, sino que también cuente con mecanismos y la obligación permanente de sus operadores homologados de vigilar el mercado tecnológico e incorporar proactivamente las mejoras y actualizaciones que surjan, a fin de evitar la obsolescencia tecnológica y asegurar la continua robustez, eficiencia y eficacia del SICOV en la prevención y detección de fraudes.

Que, como se advierte, la actualización tecnológica del Sistema de validación de identidad tiene como objetivo fortalecer el control y la seguridad en los servicios que los Organismos de Apoyo al Tránsito ofrecen a la población, asegurando que los usuarios sean correctamente identificados en todo momento, para evitar la suplantación de identidad y garantizar la integridad de los trámites.

Que, adicionalmente, un ajuste en la parametrización para exigir la validación de identidad en tres momentos distintos —antes, durante y después de la realización de la clase o curso— es una medida clave para prevenir cualquier intento de fraude, asegurando que solo aquellos usuarios que hayan completado satisfactoriamente los tres procesos de validación sean considerados como presentes en el servicio.

Que, la modernización del Sistema pretendida permitirá automatizar la clasificación de las clases agendadas por los usuarios en función de su cumplimiento con los tres momentos de validación de identidad, lo que contribuirá a una mayor transparencia, eficiencia y confiabilidad en los procesos de prestación de servicios públicos, limitando la posibilidad de intervenciones humanas que puedan generar errores o manipulación.

Que, la nueva parametrización del sistema debe garantizar que los prestadores de servicios no puedan modificar ni alterar la información sobre la presencia física de los usuarios en el establecimiento, evitando así cualquier posible manipulación de los datos y asegurando que los certificados de aptitud en conducción o de asistencia a los cursos solo sean emitidos a quienes hayan cumplido con el proceso de validación de identidad de manera completa y correcta.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que, por otra parte, el control adecuado de los recursos y capacidades instaladas en los establecimientos en que se prestan los servicios de manera presencial es esencial para garantizar la correcta prestación del servicio y evitar que se reporten cifras erróneas o infladas que no corresponden con la verdadera capacidad operativa o de recursos disponibles, lo que afecta la transparencia y la eficiencia del sistema.

Que, por lo tanto, se propone una modificación del Sistema que permita, una vez detectada una inconsistencia entre la información reportada por el prestador de servicios y la evidencia obtenida durante las visitas de verificación, la activación de protocolos preventivos para evitar que los prestadores puedan reportar información con recursos con los que no cuentan, a través de una parametrización del sistema que permita verificar reportes sospechosos y frenar las irregularidades, evitando que las infracciones de la normatividad se prolonguen indefinidamente y garantizando una mayor transparencia en la prestación de los servicios.

Que, la realización de ajustes a nivel del desarrollo de software, de hardware y a nivel de infraestructura física deben ser garantizados por parte de los operadores que deseen mantener la homologación para operar el Sistema de Control y Vigilancia, es decir para operar deben contar con una infraestructura técnica y financiera sólida.

Que, comoquiera que existen a la fecha dos homologados autorizados para operar el Sistema de Control y Vigilancia de Centros de Enseñanza Automovilística y Centros Integrales de Atención, y que dichas autorizaciones se encuentran vigentes, comoquiera que subsisten las condiciones jurídicas que dieron lugar a la expedición de los actos administrativos por medio de los cuales se les otorgó la homologación; la incorporación e implementación de las mejoras del Sistema previstas en la presente resolución constituye requisito para que los operadores homologados del Sistema puedan continuar fungiendo como tal.

Que, el operador homologado que voluntariamente opte por dar cumplimiento a las nuevas condiciones del Sistema de Control, con el propósito de continuar en la operación, se regirá por las reglas y condiciones definidas por la Superintendencia de Transporte en las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 que a través del presente acto se modifican, manteniéndose por lo tanto este como el marco jurídico aplicable a la relación surgida con anterioridad entre este y la Superintendencia.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Que la implementación de las mejoras implica que se realicen inversiones económicas y se dediquen capacidades y esfuerzos importantes con el objeto de lograr el cumplimiento del fin perseguido, que no es otro que el fortalecimiento de capacidades de la Superintendencia de Transporte.

Que, asimismo, la apuesta por continuar la operación del Sistema del Control y Vigilancia para CEA, CIA y OT implica garantizar el funcionamiento adecuado, la máxima disponibilidad según los acuerdos de niveles de servicio (ANS) definidos, el mantenimiento constante del Sistema y la adopción de mejoras cuando así lo determine la Superintendencia; por lo que resulta indispensable que los homologados aseguren la sostenibilidad del mismo en el tiempo.

Que, en línea con lo anterior, dados los cambios que sufrirá el Sistema, el actual operador homologado que con posterioridad a la expedición del presente acto administrativo manifieste su interés por continuar la operación, demuestre y se compruebe que haya implementado la totalidad de las mejoras introducidas, se entenderá autorizado para continuar operando el Sistema.

Que, en reuniones sostenidas con los actuales homologados del Sistema para CEA y CIA en los años 2024 y 2025, la Superintendencia de Transporte expuso las debilidades y vulnerabilidades del Sistema que eran objeto de mejora y recibió retroalimentación por parte de estos actores, quienes hicieron observaciones y plantearon su percepción sobre el estado actual del Sistema, aportaron a la discusión ideas de mejora y precisaron aspectos de carácter técnico que consideraban debían ser tenidos en cuenta para lograr el objetivo de fortalecimiento de la inspección, vigilancia y control por parte de la entidad.

Que, en relación con la operación de los Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito que dictan cursos a infractores, la Sección 4 de la Resolución 20223040045295 del 2022 "Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte", artículos 3.6.4.2.4. y siguientes, estableció las condiciones de su conectividad con el Registro Único Nacional de Tránsito para todos los efectos de registro de los cursos presenciales y fijó las reglas generales del curso, su agendamiento y registro de usuarios e instructores.

Que, por consiguiente, hasta tanto se defina e implemente un mecanismo de integración o de comunicación efectivo entre el RUNT y el Sistema de Control y Vigilancia, los Centros Integrales de Atención y los Organismos de Tránsito deberán prestar sus servicios empleando el Sistema de Control y Vigilancia,

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

respetando sus condiciones de uso y operación las cuales se basarán en lo descrito en el presente acto administrativo.

Que, sin perjuicio de que exista el mecanismo de integración o comunicación entre el SICOV y el RUNT, la Superintendencia de Transporte supervisará la actividad de los CEA, CIA y Organismos de Tránsito a partir de la información registrada en ambas fuentes, especialmente a partir de los reportes que reciba por la operación de la primera.

Que el artículo 8 de la Ley 2251 de 2022, que adicionó el artículo 136A de la Ley 769 de 2002, estableció algunas condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito impartidos en Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito y creó una sanción aplicable a los infractores a los que se les compruebe haber hecho fraude para obtener la certificación de asistencia al curso.

Que, a través de las Resoluciones 355 de 2023 y 1164 de 2023, la Superintendencia de Transporte modificó los anexos técnicos del Sistema de Control y Vigilancia de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y estableció medidas para su mejoramiento y fortalecimiento.

Que, en línea de lo dicho, con el ánimo de mejorar el SICOV para CEA, CIA y OT, la Superintendencia modificará las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019, la Superintendencia de Transporte solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio que rindiera concepto de abogacía de la competencia sobre la presente Resolución; entidad que mediante oficio de radicado No. 26043298 del 26 de febrero de 2026 recomendó:

1. *"Con relación a la experiencia exigida: **sustentar** el umbral de 10.000 SMMLV con motivación técnica y análisis de mercado suficientes, y **evaluar** alternativas menos restrictivas para evitar una barrera desproporcionada de acceso."*

Esta Superintendencia precisa que el umbral de experiencia mínima equivalente a diez mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (10.000 SMMLV) no obedece a un criterio arbitrario sino que se responde a una necesidad institucional por demostrar ingresos percibidos por la prestación de servicios que

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

tengan relación, sean iguales o tengan similitud con el conocimiento requerido para la operación de un sistema como el SICOV.

En ese sentido, quien vaya a operar la infraestructura exigida debe poder demostrar experiencia certificada suficiente de cara a lo que implica hacer inversiones iniciales sustanciales para la operación de una infraestructura tecnológica especializada como la que se discute. En otras palabras, es una cifra relacionada también con estimaciones a nivel del CAPEX que se calcula, en modelos referentes, que puede ser necesaria para cumplir con los estándares de arquitectura tecnológica que demanda el SICOV.

En tal sentido, la puesta en marcha de un sistema con nuevas capacidades de analítica de datos, inteligencia artificial, inteligencia de negocio, validación de identidad con tecnologías certificadas, despliegue de infraestructura descentralizada, requiere de un músculo financiero y técnico significativo. En ese sentido, la idoneidad del operador debe ser proporcional al esfuerzo económico y operativo que el Estado le exige para garantizar la integridad de la información de tránsito.

Esta Superintendencia efectivamente evaluó escenarios menos restrictivos antes de la publicación del proyecto de resolución. Es imperativo resaltar que el estudio técnico de la consultora sugería, para los modelos de operación que contempló la propuesta entregada, un requisito de experiencia que superaba significativamente el traído en los borradores de resolución. Los que se proponen, en estricto sentido, son más flexibles.

Respecto a la limitación de acreditar dicha experiencia en un máximo de cuatro (4) certificaciones, dentro de un periodo de seis (6) años, la medida se justifica en la necesidad de evitar la atomización de la experiencia en contratos con objetos que, aunque válidos, pueden no demostrar la idoneidad deseada para la operación de un sistema de misión crítica. La gestión de la infraestructura SICOV requiere de la acreditación de capacidad probada en la gestión de proyectos tecnológicos de gran escala. La estabilidad del sistema de supervisión depende de que el operador posea una trayectoria sólida en proyectos de envergadura similar a la que se reglamenta, asegurando así que cuenta con los protocolos de gestión, soporte y mantenimiento necesarios para una infraestructura de esta magnitud.

Finalmente, el Análisis de Mercado de 2025 realizado por esta Superintendencia desvirtúa técnicamente la existencia de una barrera desproporcionada de acceso. El estudio identificó a 108 empresas en el sector de tecnologías de la

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

información que cumplen de manera simultánea con los indicadores financieros y la experiencia de 10.000 SMMLV exigida. Más aún, al permitir la conformación de figuras asociativas (consorcios o uniones temporales), el universo de competidores potenciales se expande a 438 empresas, lo que garantiza una puja competitiva vigorosa y suficiente. Por tanto, la medida se considera idónea, necesaria y proporcional para alcanzar el fin constitucionalmente legítimo de mitigar el fraude y proteger la vida en las vías, sin que ello implique una restricción indebida a la libre competencia.

2. *"Con respecto a las exigencias de certificaciones ISO: **reforzar** la motivación técnica y jurídica mediante un análisis de riesgos del SICOV y de impacto en el mercado, **evaluar** equivalencias o esquemas modulares y **analizar** la procedibilidad de ajustar la regla para operadores plurales según su rol real."*

La Superintendencia de Transporte fundamenta la obligatoriedad de las certificaciones ISO 27001 e ISO 9001 en la categorización del SICOV como una infraestructura tecnológica de misión crítica, la cual gestiona un volumen superior a las diez millones de transacciones anuales. El análisis de riesgos realizado por esta Entidad identifica que la principal amenaza del sistema es el fraude, manifestado mediante la suplantación de identidad de los actores (usuarios, instructores, inspectores) y la alteración de resultados en las bases de datos. En este contexto, la certificación ISO 27001 no es un requisito formal, sino una herramienta técnica indispensable que garantiza la tríada de la seguridad de la información: Confidencialidad, Integridad y Disponibilidad. Esta norma obliga al operador a implementar controles de cifrado, firmas digitales y registros de auditoría (logs) inmutables, mitigando de forma efectiva el riesgo de suplantación y garantizando que el certificado emitido sea el reflejo fiel de la realidad operativa.

Por su parte, la inclusión de la ISO 9001 responde a la mitigación del riesgo de ineficiencia operativa y obsolescencia técnica. Dado que el SICOV integra servicios de soporte administrativo y mesas de ayuda que interactúan con miles de organismos de apoyo, la gestión de calidad asegura procesos estandarizados en el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura central y distribuida. Estadísticamente, la ausencia de sistemas de gestión de mejora continua puede generar márgenes de error que, en un sistema de esta escala, redundarían en miles de certificados expedidos sin la trazabilidad requerida. Así, mientras la ISO 27001 define los parámetros de protección del dato, la ISO 9001 asegura la integridad de los procesos humanos y operativos que lo sostienen.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

En cuanto a la sugerencia de la autoridad de competencia sobre la modularidad o equivalencias, esta Superintendencia concluye que resultan técnicamente inviables debido a que el ciclo de vida de una transacción en el SICOV es único e indivisible. La información transaccional y biométrica fluye a través de todos los componentes de la infraestructura, desde el software de captura hasta el almacenamiento en la infraestructura central, por lo que no es posible segmentar la seguridad por módulos sin crear puntos de vulnerabilidad críticos. Asimismo, aunque existen otras certificaciones en el mercado, la ISO 27001 representa el equilibrio óptimo por ser un estándar internacional robusto y ampliamente reconocido, lo que evita introducir incertidumbres técnicas que dificulten lograr la trazabilidad detallada deseada y necesaria para la supervisión estatal.

Finalmente, frente a la regla para operadores plurales, esta Superintendencia ratifica que la exigencia debe recaer sobre la totalidad de los integrantes de un consorcio o unión temporal fundamentalmente por la característica de indivisibilidad de la seguridad de la infraestructura y de los riesgos implícitos en la operación del SICOV. En ese sentido, existe evidencia técnica sustentada en reportes y estudios hechos por referentes como Verizon e IBM, que indican que el 60% de los ataques exitosos a infraestructuras críticas ocurren a través de un socio o proveedor con niveles de seguridad inferiores al principal y que dichas brechas de seguridad representan el 15% del total de ataques, y que su costo promedio en el año termina costando millones de dólares.

Permitir que un integrante encargado de labores de soporte o administración no cuente con la certificación ISO 27001 convertiría a dicho actor en la puerta de entrada de riesgos sistémicos para toda la red transaccional del Sistema, en las diferentes partes del país en donde capture y registre información. Por lo tanto, la medida es proporcional y necesaria, pues garantiza una madurez organizacional homogénea que protege el interés público y la fe pública de los servicios de tránsito por encima de la carga administrativa que representa la certificación para los privados.

3. *"En relación con los requisitos financieros de los anexos técnicos de los proyectos: (i) **evaluar** los requisitos exigidos en los anexos técnicos de los tres proyectos regulatorios de tal forma que se garantice que siguen un estricto criterio de necesidad, con lo cual dichos requisitos son los mínimos para garantizar la suficiencia financiera de las empresas que desean operar en el mercado; y (ii) **estudiar** la posibilidad de fijar distintos criterios para nuevos operadores que deseen entrar a operar en el SICOV, de forma que se promueva la entrada de nuevos competidores."*

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Frente a la solicitud de evaluar la necesidad y el carácter mínimo de los requisitos financieros, la Superintendencia de Transporte ratifica que los indicadores de Liquidez, Endeudamiento, Capital real y Capital de Trabajo no fueron definidos de manera arbitraria sino que responden estrictamente al modelo financiero de costos (CAPEX y OPEX) estimado para la operación de una infraestructura como la que se exige en los actos administrativos y sus anexos técnicos para la operación del SICOV mejorado.

La operación de un sistema de misión crítica con arquitectura robusta y capacidades de analítica avanzada demandan una inversión inicial intensiva que debe ejecutarse en un cronograma perentorio de seis (6) a nueve (9) meses. En este escenario, la exigencia de una Utilidad Neta de \$3.500 millones y un Capital de Trabajo de \$10.000 millones, por ejemplo, constituyen un umbral mínimo que puede ofrecer información relevante de la capacidad de un operador que cuenta con la liquidez inmediata necesaria para adquirir infraestructura y licenciamiento sin depender de apalancamientos externos que puedan poner en riesgo el cumplimiento de las metas de implementación.

La Superintendencia sostiene que la solvencia financiera de los operadores es, en sí misma, una garantía de continuidad del servicio. En un sistema que obra como componente inherente a la prestación del servicio y del cual depende la validación de ciertos parámetros y exigencias durante los diferentes trámites de tránsito, la insolvencia de un operador representa un riesgo directo de suspensión de la operación, o en una vulnerabilidad de los requisitos de seguridad. Un operador con un músculo financiero insuficiente podría verse forzado a suspender la operación ante una contingencia técnica o económica, dejando al ecosistema sin herramientas de trazabilidad en tiempo real. Por lo tanto, los requisitos financieros establecidos son los mínimos necesarios para asegurar que el prestador tiene la robustez requerida para absorber los costos operativos y garantizar una disponibilidad del servicio como la pretendida, tal como lo exige el Anexo Técnico.

En cuanto a la posibilidad de fijar criterios diferenciados para nuevos operadores, esta Superintendencia concluye que dicha medida resultaría contraproducente para los fines superiores del sistema. En sectores de infraestructura de misión crítica, el riesgo de entrada de actores sin la solvencia probada no puede ser mitigado mediante la flexibilización de requisitos, pues el costo social de una falla en el SICOV es inasumible. En ese sentido, no resulta viable permitir flexibilidades para un sistema que debe demostrar capacidades rigurosas desde el primer día de operación. Flexibilizar los indicadores para nuevos entrantes

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

generaría una asimetría de riesgos donde el operador más débil se convertiría en el punto de vulnerabilidad del modelo de operación por homologación.

Finalmente, y no menos importante, la situación actual del mercado confirma que los requisitos actuales no impiden la competencia ni el ingreso de nuevos actores. Por el contrario, los indicadores financieros son plenamente alcanzables por una base amplia de competidores. Los actos administrativos, entonces, garantizan un equilibrio entre la apertura del mercado y la seguridad jurídica y técnica, manteniendo estándares que protegen la estabilidad del sistema frente a cualquier riesgo de abandono o insolvencia por parte de los operadores.

4. *"En relación con los requisitos técnicos de los proyectos: **evaluar** y **justificar** suficientemente los requisitos técnicos exigidos en los anexos técnicos de los tres proyectos, de tal forma que se garantice que no sean excesivos o injustificados y que se relacionan directamente con los objetivos de política pública que la regulación persigue."*

La Superintendencia de Transporte ratifica que el nivel de detalle de los requisitos técnicos consignados en los Anexos Técnicos de las resoluciones que sustituyen los anteriores no constituyen una carga excesiva ni injustificada, sino que representan la definición de un estándar mínimo de idoneidad técnica indispensable para el cumplimiento de los fines que se propone la Entidad con la renovación del Sistema. El objetivo primordial, podría decirse, es la transición hacia un sistema de inteligencia proactiva, capaz de procesar información masiva de los millones de transacciones que se realizan anualmente, con capacidades de validación biométrica mejoradas y analítica de datos avanzada. Para alcanzar este propósito, se requiere que el operador disponga de una infraestructura física y lógica con capacidades de procesamiento, memoria y almacenamiento mínimas que aseguren la disponibilidad continua del sistema y de los servicios de tránsito.

La justificación de estos requisitos técnicos no es tampoco aleatoria sino que responde, entre otros, a las recomendaciones de la consultoría especializada de contratada por la Entidad. Dicho estudio técnico determinó que, dada la carga transaccional proyectada y la complejidad de los modelos de Machine Learning que se implementarían para detectar patrones de fraude, una infraestructura inferior que no cuente con estándares mínimos establecidos puede terminar por comprometer la estabilidad de la operación. Por tanto, detallar estas especificaciones, más que verse como un acto de sobrerregulación, es una medida preventiva para evitar que el sistema colapse y en su lugar se vaya

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

adaptando de mejor manera a los cambios que se vayan evidenciando en la práctica durante la prestación del servicio en el día a día.

Frente a la observación sobre la Neutralidad Tecnológica que contempla la Ley 1341 de 2009, dicha premisa no debe entenderse como una obligación del Estado de aceptar cualquier tecnología, especialmente en casos en los que pueda resultar insuficiente establecer solamente objetivos de cumplimiento, máxime cuando se trata del cumplimiento de tareas muy específicas como lo es la validación de identidad masiva y capacidades de procesamiento analítico. En ese sentido, los anexos técnicos establecen una base tecnológica y no un "techo"; es decir, definen las capacidades mínimas de desempeño necesarias para que el sistema funcione como se espera que lo haga. Los proponentes conservan plena libertad para proponer arquitecturas más modernas, soluciones de vanguardia o infraestructuras superiores, siempre que estas igualen o superen el estándar de rendimiento exigido por la autoridad.

Finalmente, la Superintendencia de Transporte sostiene que existe una relación directa y proporcional entre estos requisitos y el objetivo perseguido con la existencia del SICOV. Un Sistema técnicamente robusto es la única herramienta capaz de garantizar la integridad de la trazabilidad en los procesos de certificación de enseñanza, aptitud física y condiciones técnico mecánicas.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 Ley 1437 de 2011, el contenido de la presente Resolución fue divulgado en el sitio web de la Superintendencia de Transporte para la recepción de observaciones en dos oportunidades, a saber: la primera del 12 de septiembre al 02 de octubre de 2025 y la segunda del 19 al 29 de diciembre de 2025, con el fin de garantizar la participación de los interesados.

Que, el Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV, en sesión extraordinaria llevada a cabo el 24 de marzo de 2026, recomendó al Superintendente de Transporte mantener los estándares y requisitos exigidos para la operación del Sistema y expedir la presente Resolución, una vez socializados los argumentos expuestos en los documentos de análisis técnico-económicos elaborados a partir de las recomendaciones hechas por la Superintendencia de Industria y Comercio.

Que, mediante Memorando No. 20268000026123 del 25 de marzo de 2026, el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre le informó al Despacho que se atendieron todas las observaciones recibidas por parte de la ciudadanía y los grupos de interés, como se registra en la Matriz de respuesta a

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

las observaciones publicada en el sitio web de la Superintendencia de Transporte.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE,**

**Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.** La presente Resolución tiene por objeto modificar las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, introducir mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, derogar algunas normas y dictar otras disposiciones.

**Artículo 2.** Modifíquese el artículo 1 de la Resolución 5790 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.** La presente Resolución tiene por objeto definir y reglamentar las condiciones de funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia como infraestructura tecnológica de soporte a los servicios prestados por los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centros Integrales de Atención (CIA) y Organismos de Tránsito (OT) que dictan cursos a infractores de las normas de tránsito registrados en el RUNT, cuya información recabada es utilizada para el ejercicio de las funciones de Inspección, Vigilancia y Control por parte de la Superintendencia de Transporte, en cuanto posibilitan verificar que la expedición de los certificados a cargo de estos centros se realice en cumplimiento de lo dispuesto por las normas de carácter legal y reglamentarias vigentes, aplicables al servicio de tránsito a su cargo.

**Artículo 3.** Modifíquese el artículo 2 de la Resolución 5790 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 2. Definición, características y obligatoriedad del Sistema de Control y Vigilancia.**

El Sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito es el conjunto integral de estándares técnicos, infraestructura tecnológica de hardware y software, protocolos de seguridad y servicios de comunicaciones que, operados de manera independiente por los proveedores que validen su suficiencia técnica, garantizan la integridad, autenticidad y trazabilidad de la información generada en los

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

procesos de capacitación y certificación realizados por estos organismos de apoyo.

Por sus características y el papel que desempeña, el Sistema de Control y Vigilancia constituye además una fuente de información para el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte.

Además, como componente tecnológico de la operación, el sistema debe garantizar:

- 1. Verificación continua del cumplimiento normativo:** Asegura la verificación continua de los requisitos de registro en el RUNT y de operación vigentes por parte de los CEA, CIA y OT, los cuales constituyen estándares y condiciones mínimos exigidos de forma permanente. El Sistema es el medio principal del que dispone la Superintendencia para enterarse del cumplimiento de estas obligaciones.
- 2. Supervisión minuciosa de la operación:** Permite la supervisión detallada del desarrollo de las distintas etapas de la prestación del servicio por parte de los CEA, CIA y OT, especialmente en lo que atañe a la validación de identidad de los usuarios, instructores y certificadores, y el reporte de información precisa sobre las distintas etapas de la evaluación.
- 3. Expedición segura de certificados:** Garantiza la emisión de certificados de aptitud y/o de asistencia a un curso, sujeta al cumplimiento de la totalidad de requisitos del servicio, y desde los lugares autorizados.
- 4. Gestión integral de la información:** Provee disponibilidad, correlación, trazabilidad, almacenamiento, procesamiento y cruce de información de la prestación del servicio, permitiendo la actualización permanente y segura de la información de operación, así como la obtención y procesamiento continuo de datos para corroborar el cumplimiento normativo.
- 5. Detección y reacción oportuna ante incumplimientos:** Facilita la reacción oportuna y automatizada frente a incumplimientos de las reglas del sistema o la normatividad vigente. Esto incluye la generación de alertas tempranas y automáticas ante la evidencia de incumplimientos a las obligaciones o condiciones exigidas por la normativa vigente. Todo servicio que se preste o expida mientras una alerta se encuentre activa, será objeto de una "marcación de irregularidad" visible y auditable en el sistema, la cual será reportada en tiempo real a la Superintendencia de Transporte.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

- 6. Seguridad en la transmisión y acceso a la información:** Asegura la seguridad en la transmisión de la información para evitar su manipulación, y garantiza el acceso de la Superintendencia al reporte de novedades especiales sobre la operación del Sistema.
- 7. Validación de identidad avanzada:** Implementa tecnologías más seguras para fortalecer la validación de identidad de los usuarios y el personal, contribuyendo a prevenir la suplantación de identidad y garantizar la integridad de los trámites.
- 8. Gestión y trazabilidad de personal de capacitación y certificación:** El SICOV deberá implementar mecanismos para gestionar de manera integral el ciclo de vida laboral del personal que participa en las capacitaciones y la expedición de certificados (instructores y personal administrativo). Esto incluye el registro de vinculaciones y desvinculaciones, y la correlación de esta información con otros operadores homologados del SICOV para detectar y analizar patrones de alta rotación que puedan ser indicativos de anomalías o irregularidades. Se implementarán alertas automáticas para la Superintendencia de Transporte ante movimientos inusuales de personal entre CEA, CIA y OT.
- 9. Automatización y parametrización de controles:** Permite la modificación y/o creación de nuevas funciones y la parametrización de algunas existentes, lo cual se posibilita principalmente con el desarrollo de software, la adquisición e implementación de dispositivos y tecnología de reconocimiento facial, y la parametrización del sistema para verificar reportes sospechosos y frenar irregularidades.
- 10. Gestión de sanciones y medidas cautelares de suspensión:** El SICOV deberá contar con un módulo para la gestión y seguimiento de las medidas de suspensión de la operación de los CEA, CIA y OT, ordenadas por la Superintendencia de Transporte, tanto de manera preventiva, como por fallo sancionatorio. Dicho módulo deberá contar llevar control de la fecha de ejecución y cumplimiento de las medidas por parte del RUNT.

Estas funcionalidades deben garantizarse en la prestación de servicios tanto presenciales como virtuales.

El Sistema de Control y Vigilancia, como componente del servicio e infraestructura necesaria para garantizar la trazabilidad de la prestación del servicio, es de uso obligatorio por parte de los Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito que dicten cursos a infractores de las normas de tránsito conforme lo previsto en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito.

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 2877 **DE** 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

La responsabilidad del operador homologado sobre la información recabada con la operación del Sistema consiste en garantizar su integridad y disponibilidad continua, en los términos exigidos por la Superintendencia de Transporte, quien la utilizará para el ejercicio de sus funciones.

**Artículo 4.** Modifíquese el Artículo 3 de la Resolución No. 5790 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 3. Operación del Sistema de Control y Vigilancia para CEA, CIA y OT.** La provisión de la infraestructura tecnológica necesaria para la operación del Sistema de Control y Vigilancia en los Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito será garantizada por parte de los operadores homologados por la Superintendencia de Transporte.

Los procesos relacionados con la expedición de los certificados de aptitud se gestionarán y monitorearán a través de un conjunto de componentes tecnológicos interdependientes que aseguren la disponibilidad, continuidad y funcionalidad de un software especializado de gestión y control de información. Este software contará con las funcionalidades descritas en el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT, el cual hará parte integral del presente acto administrativo.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte, publicará y mantendrá actualizada la información del listado de operadores homologados para operar el SICOV para CEA, CIA y OT.

**Artículo 5.** Modifíquese el artículo 5 de la Resolución 5790 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 5. Características generales del Sistema de Control y Vigilancia para los CEA, CIA y OT.** Además de los protocolos establecidos en los artículos anteriores, la estandarización de la infraestructura tecnológica definida en el presente acto administrativo, deberá integrar los componentes y características funcionales y no funcionales que se detallan en el Anexo Técnico de operación del SICOV para CEA, CIA y OT, los cuales son esenciales para garantizar la operación, seguridad, gestión y calidad del servicio.

**Artículo 6.** Modifíquese el Artículo 8 de la Resolución No. 5790 de 2016, el cual quedará así:

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

**Artículo 8. Conectividad y acceso al Sistema de Control y Vigilancia.** Los operadores homologados por la Superintendencia de Transporte para operar el Sistema de Control y Vigilancia en CEA, CIA y OT deberán garantizar a la Superintendencia de Transporte la conectividad y el acceso continuo, seguro y en tiempo real a la información resultante de la operación de los organismos de apoyo registrada en el Sistema a través de la infraestructura tecnológica, así como a los eventos y alertas de la operación, incluyendo los registros (logs) detallados de las transacciones, consultas y las operaciones de interoperabilidad de datos realizadas entre los distintos operadores homologados del SICOV.

La Superintendencia definirá los criterios de auditoría, búsqueda y estructura de la información, así como los requisitos para la generación de informes, gráficos y otras herramientas de visualización necesarias para el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

Las especificaciones técnicas detalladas de la información que debe poder consultar la entidad y las condiciones de conectividad se establecerán en el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT y serán complementadas y actualizadas por parte del Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV.

**Parágrafo.** El proveedor tecnológico deberá garantizar la alta disponibilidad en todas las capas y componentes del Sistema de Control y Vigilancia para asegurar la continuidad del servicio y el acceso continuo y actualizado a la información por parte de la Superintendencia. Las especificaciones técnicas para el diseño redundante y resiliente de cada componente se establecerán en el Anexo Técnico de la presente Resolución.

**Artículo 7.** Modifíquese el Artículo 10 de la Resolución No. 5790 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 10. Obligaciones del proveedor del Sistema de Control y Vigilancia.** La empresa, entidad, o persona que sea homologada por la Superintendencia de Transporte para operar el Sistema de Control y Vigilancia, deberá cumplir con las condiciones y requisitos técnicos exigidos para funcionamiento de la infraestructura tecnológica de soporte al servicio, según lo dispuesto en el Anexo Técnico y demás actos administrativos que lo complementen.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Tendrá el deber de permitirle acceso, consulta y de suministrarle a la Superintendencia de Transporte toda la información que esta le requiera sobre la actividad de los organismos de apoyo al tránsito y Organismos de Tránsito, y también de su propia actividad como operador autorizado.

Adicionalmente, deberá cumplir con las obligaciones específicas a cargo de los operadores homologados del SICOV que se definan en el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT.

**Artículo 8.** Modifíquese el Artículo 12 de la Resolución No. 5790 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 12. Garantía de niveles de servicio y auditorías.** Los operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia deberán suscribir Acuerdos de Niveles de Servicio (ANS) con los CEA, CIA y OT a los que presten el servicio, de acuerdo con los parámetros establecidos en el Anexo técnico, en tanto que el Sistema es un componente esencial del servicio que estos prestan.

Los operadores homologados se someterán a auditorías y procedimientos de verificación de cumplimiento de requisitos que la Superintendencia determine, conforme a las directrices, periodicidad, alcance y metodología que se definan para el efecto, a fin de verificar que los niveles de servicio, seguridad de la información, confidencialidad y el adecuado funcionamiento del sistema, se ajustan a los requisitos previstos en la presente Resolución, el Anexo Técnico con los requisitos de operación del SICOV y en las demás normas que la modifiquen, adicionen o complementen.

**Artículo 9. Responsabilidad por la operación y la información del SICOV para CEA, CIA y OT.** La información generada, captada, registrada, procesada, almacenada y transmitida a través del Sistema de Control y Vigilancia es de uso exclusivo de la Superintendencia de Transporte. En todo momento se deberá dar cumplimiento a lo estipulado en la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios.

En este marco, la operación del SICOV y la veracidad, integridad, confidencialidad y disponibilidad de dicha información generará responsabilidad para los diferentes actores de la cadena, así:

- 1. Responsabilidad de los operadores homologados del SICOV:** Los operadores homologados por la Superintendencia de Transporte para la

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

provisión del SICOV de CEA, CIA y OT serán responsables del cabal y oportuno cumplimiento de las obligaciones de operación, seguridad, calidad, Acuerdos de Niveles de Servicio y fines del tratamiento de datos establecidos en esta Resolución y el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT.

La información generada en la operación de estos organismos de apoyo y registrada en el SICOV estará a disposición de la Superintendencia de Transporte y con base en ella podrá ejercer sus funciones de Inspección, Vigilancia y Control. Por lo tanto, la determinación de su finalidad y uso recaen de manera exclusiva en la Superintendencia de Transporte, independientemente de quién opere o administre tecnológicamente el SICOV.

La facultad de los operadores homologados sobre dicha información se limita por lo tanto a su administración y custodia bajo las directrices y lineamientos de la Superintendencia, a título de encargados, garantizando su integridad, confidencialidad, disponibilidad y trazabilidad.

Está prohibido el uso de los datos e información personales registrados en el SICOV, como toda aquella relacionada con la operación del Sistema, para fines comerciales.

Los operadores velarán por la seguridad de la información, la prevención de fraudes y la atención oportuna de incidentes relacionados con su operación. Serán directamente responsables por las afectaciones que se generen por fallas o vulnerabilidades directamente imputables a su sistema o su operación.

Los operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia responderán ante la Superintendencia de Transporte por los incumplimientos que se llegan a presentar de esta y cualquier otra condición u obligación exigidas para la operación.

Adicionalmente, los operadores homologados deberán dar cumplimiento al listado de obligaciones específicas respecto de la implementación y operación del SICOV, contenido en el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT.

- a. Responsabilidad de los aliados de recaudo.** Todos los aliados de recaudo involucrados en la operación del Sistema de Control y

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Vigilancia de los CEA, CIA y OT son responsables de registrar, validar, llevar trazabilidad de los datos de cada operación de recaudo, y en general, de cumplir con lo establecido en el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT.

**b. Responsabilidad de los operadores tecnológicos de autenticación biométrica ante la Registraduría Nacional del Estado Civil.** Todos los operadores de autenticación biométrica involucrados en la operación del Sistema de Control y Vigilancia en los CEA, CIA, OT son responsables de cumplir con las obligaciones establecidas por la RNEC para prestar el servicio de validación de identidad contra las bases de datos de identificación ciudadana (Biometría) y de atender las obligaciones específicas de operación conforme a lo previsto en lo establecido en el Anexo Técnico del SICOV para CEA, CIA y OT.

**2. Responsabilidad de los CEA, CIA y OT:** Los CEA, CIA y OT, como usuarios obligatorios del SICOV y generadores primarios de la información, serán responsables por el uso adecuado del sistema en sus instalaciones, la veracidad de los datos registrados, la correcta aplicación de los protocolos operativos y el cumplimiento de todas las obligaciones legales y reglamentarias inherentes a la prestación de sus servicios. Su responsabilidad incluye la salvaguarda de los dispositivos y componentes del SICOV ubicados en sus centros y la diligencia para evitar manipulaciones o daños al sistema que puedan afectar la calidad o integridad de la información.

Adicionalmente, los CEA, CIA y OT deberán dar cumplimiento al listado de obligaciones específicas respecto de la implementación y uso del SICOV, contenido en el Anexo Técnico de operación.

**3. Responsabilidad de personal del CEA, CIA y OT.** Sin perjuicio de la responsabilidad que recae en los CEA, CIA y OT, el personal que interactúa con el SICOV en estos organismos de apoyo será igualmente responsable del cumplimiento de todas las obligaciones legales y reglamentarias inherentes a la prestación de los servicios en cada uno prestados. Esa responsabilidad incluye el uso responsable del Sistema de Control y Vigilancia puesto a disposición para su uso, la salvaguarda de los dispositivos y componentes del Sistema ubicados en los centros y la

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

diligencia para evitar manipulaciones o daños al sistema que puedan afectar la calidad o integridad de la información.

Cualquier omisión del cumplimiento de estas responsabilidades por parte del personal vinculado a los organismos de apoyo derivará en la remisión de la información con el detalle de las circunstancias de tiempo, modo y lugar de las conductas evidenciadas, a las autoridades competentes según lo dispuesto en el ordenamiento jurídico nacional y la índole de la conducta desplegada, sea penal, disciplinaria, fiscal y/o disciplinaria, y cualquier otra.

- 4. Responsabilidad por el tratamiento de datos personales:** Todos los actores involucrados en la operación del SICOV son responsables del tratamiento de datos personales y sensibles conforme a la Ley 1581 de 2012 y sus normas reglamentarias, y deberán garantizar por tanto la protección de los derechos de los titulares de la información.

**Parágrafo.** No será atribuible responsabilidad al proveedor autorizado del SICOV por eventos que deriven de caso fortuito o fuerza mayor, debidamente demostrados y documentados, ni por fallas o vulnerabilidades atribuibles a la indisponibilidad o deficiencias de las plataformas tecnológicas de terceros con los que el SICOV deba interoperar, siempre que el proveedor haya agotado los protocolos de reporte y mitigación establecidos en el Anexo Técnico de operación del SICOV.

**Artículo 10. Procedimiento para la delimitación de responsabilidad por la operación del SICOV para CEA, CIA y OT.** La Superintendencia de Transporte, a través del Comité Técnico Operativo, definirá un procedimiento para la delimitación de responsabilidades operativas por fallas, cuellos de botella, inconsistencias y en general afectaciones de disponibilidad e incumplimientos de requisitos tecnológicos que se presenten con el SICOV para CEA, CIA y OT, con el objetivo de establecer los criterios técnicos, procedimentales y de evidencia para diferenciar las fallas imputables a la operación del proveedor autorizado, de aquellas atribuibles a terceros y las provocadas por caso fortuito o circunstancias de fuerza mayor.

Este procedimiento incluye la oportunidad para los operadores de presentar justificaciones técnicas y pruebas en su defensa, las cuales serán objeto de una evaluación técnica objetiva por parte de la Superintendencia de Transporte.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

**Artículo 11. Continuidad y sostenibilidad del SICOV para CEA, CIA y OT.**

La operación del Sistema de Control y Vigilancia para CEA, CIA y OT implica garantizar su funcionamiento adecuado, la máxima disponibilidad según los acuerdos de niveles de servicio (ANS) definidos, el mantenimiento constante del Sistema, el cumplimiento estricto de todas las condiciones y funcionalidades descritas en el Anexo Técnico de operación del SICOV y en la adopción de mejoras cuando así lo determine la Superintendencia, asegurando la sostenibilidad del mismo en el tiempo.

**Artículo 12. Plan de salida por pérdida de la condición de operador homologado del SICOV para CEA, CIA y OT.**

En caso de pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo que otorgó la homologación, el proveedor homologado deberá garantizar, bajo la supervisión de la Superintendencia de Transporte, la activación del Plan de salida y reversión tecnológica, para asegurar la transferencia inmediata, segura e íntegra de la totalidad de la información de la operación.

Para estos efectos, la Superintendencia de Transporte utilizará la evidencia disponible en el Módulo de Consulta alojado en el CPD Analítico y de Identificación cuyas características se encuentran desarrolladas en el Anexo Técnico del SICOV para CDA.

**Artículo 13. Uso indebido del SICOV para CEA, CIA y OT.** Se consideran prácticas contrarias a la finalidad de supervisión y control de la Superintendencia de Transporte, y por ende uso indebido del SICOV, las siguientes acciones realizadas por el personal de los CEA, CIA y OT:

- Suplantación de identidad: Permitir o facilitar que la validación biométrica de un instructor o alumno sea realizada por un tercero o mediante el uso de medios tecnológicos.
- Alteración de telemetría: Manipular las coordenadas de geolocalización o los tiempos de duración de las sesiones teóricas o prácticas.
- Interferencia técnica: El uso de software de acceso remoto no autorizado, emuladores de sistemas operativos o herramientas de inyección de datos que busquen eludir los algoritmos de validación del SICOV.
- Uso compartido de credenciales: La cesión de usuarios y contraseñas de personal administrativo o técnico para la realización de trámites sin la presencia del titular.

**Parágrafo.** Los reportes de incidentes generados por el Sistema ante una mala práctica tendrán el carácter de evidencia digital plena y serán puestos en

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 2877 **DE** 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

conocimiento de la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte para el inicio de las acciones a que haya lugar, sin perjuicio de las denuncias penales por falsedad en documento público u otros delitos informáticos.

**Artículo 14. De la protección del usuario en caso de suspensión de la conexión de un CEA, CIA u OT.** Como medida especial de protección del usuario y de la continuidad del servicio, el CEA, CIA u OT que sea objeto de una medida de suspensión de la conexión en el Registro Único Nacional de Tránsito tendrá la obligación de garantizar la culminación del servicio a todos los usuarios que hayan pagado y a quienes se les haya generado un PIN antes de la adopción de la medida. La Superintendencia de Transporte, a través del SICOV, velará por el cumplimiento de esta obligación mediante los mecanismos de reporte y trazabilidad que se detallan en el Anexo Técnico de SICOV para CEA, CIA y OT.

**Artículo 15. Gobernanza del SICOV en los CEA, CIA y OT.** La Superintendencia de Transporte como responsable de la definición de estándares técnicos, estandarización funcional y supervisión de la infraestructura tecnológica del Sistema de Control y Vigilancia implementada en los CEA, CIA y OT, adoptará un modelo institucional de gobernanza de datos y servicios con el propósito de garantizar la integridad, disponibilidad, interoperabilidad, trazabilidad, calidad y seguridad de la información generada, recolectada, procesada, almacenada, reportada y consultada a través de dicho sistema.

**La gobernanza del SICOV comprenderá, entre otros, los siguientes aspectos:**

1. Definición de roles y responsabilidades para la administración, operación, mantenimiento y uso de la información del sistema, de acuerdo con las competencias institucionales y la normativa vigente.
2. Lineamientos de calidad de datos, orientados a asegurar la validez, completitud, consistencia, actualidad y confiabilidad de los registros captados por los dispositivos tecnológicos y reportados por los CEA, CIA y OT.
3. Esquemas de interoperabilidad, que permitan el intercambio seguro, ágil y estandarizado de información con sistemas de la Entidad, del sector transporte y de otras entidades públicas.
4. Mecanismos de trazabilidad y auditoría de datos, que permitan registrar y monitorear el ciclo de vida de la información, desde su captura hasta su disposición final o uso para fines de inspección, vigilancia y control.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

5. Gestión de riesgos tecnológicos, mediante la identificación, evaluación y mitigación de amenazas que puedan comprometer la disponibilidad y funcionamiento del sistema o la integridad de sus datos.
6. Esquemas de mejora continua, orientados a la actualización tecnológica, revisión periódica de los indicadores de calidad, eficiencia y eficacia del SICOV, y la adopción de buenas prácticas en la gestión de datos.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte se encargará de definir, coordinar y supervisar la implementación del modelo de gobernanza del SICOV en articulación con los operadores homologados para su operación, garantizando el cumplimiento de las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas establecidas por la Superintendencia de Transporte.

**Artículo 16. Desarrollo, implementación, despliegue de mejoras del SICOV para CEA, CIA y OT y periodo de transición.** Los actuales operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia para CEA, CIA y OT que manifiesten su interés en continuar en la operación, contarán con un plazo de seis (6) meses calendario para la implementación total de las nuevas condiciones y requisitos exigidos en el Anexo Técnico del SICOV para que se sustituye a través del presente acto administrativo, contados a partir del día hábil siguiente al vencimiento del término para presentar la manifestación de interés de que trata el Artículo 17 de esta norma.

**Presentación del Plan de trabajo y cronograma:**

Dentro de los diez (10) días siguientes a la radicación de la manifestación de interés de que trata el Artículo 17, los operadores homologados deberán presentar ante el Comité Técnico Operativo un Plan de trabajo detallado. Este documento deberá contener:

- La desagregación de los hitos técnicos para el cumplimiento del objetivo.
- El cronograma de desarrollo, pruebas y despliegue de la arquitectura.
- El plan de migración de datos históricos.
- La estrategia de socialización y gestión del cambio con los organismos de apoyo vinculados.

La Superintendencia de Transporte realizará el seguimiento al cumplimiento de los avances con base en este instrumento de planeación.

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 2877 **DE** 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Durante el periodo de transición el Operador homologado que haya manifestado su interés, deberá implementar la totalidad de las mejoras del SICOV.

**Implementación del SICOV en Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito**

Durante los primeros tres (3) meses del periodo de transición los operadores homologados deberán implementar y mantener operativas las siguientes funcionalidades tecnológicas en los Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, conforme a lo descrito en el Anexo Técnico que por medio de esta Resolución se actualiza:

- Enrolamiento de instructores y usuarios, incluyendo la validación de identidad contra las bases de datos de la RNEC, verificación de autenticidad de documento de identidad y tecnología de reconocimiento facial Selfie vs. documento.
- Validación de identidad de instructores y usuarios del servicio al inicio, durante y al finalizar el curso.

La tarifa a favor del operador homologado por la prestación del servicio podrá ser asumida directamente por el CIA u OT que dicte cursos a infractores, a través del mecanismo que definan las partes, o directamente por el usuario del servicio.

**Parágrafo 1.** El Comité Técnico y Operativo para el Fortalecimiento del SICOV será el responsable de revisar y certificar el avance de la implementación de las mejoras técnicas, tecnológicas y operativas del Sistema de Control y Vigilancia en cada una de las fases que defina cada operador homologado, así como de evaluar y autorizar, cuando sea procedente y esté debidamente justificada, la prórroga excepcional del plazo establecido.

**Parágrafo 2.** La Superintendencia podrá otorgar una única prórroga de hasta tres (3) meses, siempre y cuando el operador solicite dicha extensión antes del vencimiento del plazo de seis (6) meses y cuente con el concepto favorable y motivado del Comité Técnico y Operativo.

Para la emisión de dicho concepto, el Comité verificará que el operador ha alcanzado un avance funcional y técnico superior al 85% en la implementación total del sistema.

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 2877 **DE** 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

Este porcentaje se calculará estrictamente con base en la ejecución de los hitos y entregables definidos en el Plan de Trabajo Detallado aprobado al inicio de la transición. La medición se consignará en una Matriz de Avance Técnico, soportada en evidencias documentales y pruebas de funcionamiento en ambiente de calidad (QA) y/o producción.

**Parágrafo 3.** Durante todo el régimen de transición, los operadores deberán garantizar la operación ininterrumpida de la versión actual del SICOV, asegurando que no se afecte la prestación del servicio a los usuarios en los organismos de apoyo.

**Parágrafo 4.** Si, al vencimiento del término de implementación, alguno de los actuales operadores homologados no demuestra la implementación de la totalidad de las mejoras y requisitos técnicos establecidos en la presente Resolución y el Anexo Técnico que actualiza, bien por falta de interés, o por incumplimiento de los plazos establecidos, la Entidad procederá a requerir al operador para que, en el término de cinco (5) días hábiles, explique las razones del incumplimiento.

**Parágrafo 5.** El cumplimiento de la totalidad de exigencias asociadas a la operación del SICOV es requisito para el mantenimiento de la homologación otorgada por la Superintendencia de Transporte, al ser estos los fundamentos de hecho y de derecho que soportan su existencia. En consecuencia, la omisión o incumplimiento parcial o total de tales requisitos se entiende como la desaparición de esos fundamentos.

**Parágrafo transitorio.** Las funcionalidades tecnológicas del software de gestión y control y aspectos de interoperabilidad que requieran de mayor grado de definición por parte de la Superintendencia de Transporte para su desarrollo, o que estén condicionados a la disponibilidad técnica, normativa y voluntad de un tercero, no serán tenidos en cuenta en la verificación del cumplimiento en los plazos previstos en este artículo, ni impedirán la obtención ni el mantenimiento de la homologación en el caso de los operadores actuales, siempre que esto pueda ser probado. Será la Superintendencia de Transporte quien determine cuáles son las funcionalidades o parámetros tecnológicos de operación con los que ocurra lo anterior.

**Artículo 17. Manifestación de interés para el mantenimiento de la homologación del SICOV para CEA, CIA y OT.** Los actuales operadores homologados que deseen continuar operando el SICOV deberán presentar una comunicación formal ante la Superintendencia de Transporte manifestando dicho

**RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026**

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

interés dentro de los diez (10) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución.

Los operadores que manifiesten su interés de continuar con la homologación contarán con un término de treinta (30) días para radicar ante la Superintendencia la documentación jurídica, financiera y administrativa que acredite el cumplimiento de las exigencias contempladas en el Anexo Técnico.

La presentación de la manifestación de interés no implica su aprobación automática. La Superintendencia dispondrá de un término igual para realizar la verificación de la documentación aportada y aportada y confirmar la continuidad del operador en el régimen de transición.

Si vencido el término de diez (10) días hábiles el operador no presenta la manifestación de interés, o si presentada no acredita los requisitos financieros, jurídicos y administrativos, se entenderá que desiste de mantener su homologación. En consecuencia, deberá iniciar el plan de salida y entrega de información de la operación a la Superintendencia en los términos que para el efecto la entidad determine, garantizando la operación por el tiempo necesario para que los organismos de apoyo vinculados realicen la migración a otro operador homologado, sin exceder en cualquier caso de seis (6) meses.

Al término del periodo de implementación y transición, el operador homologado deberá demostrar la implementación de la totalidad de los nuevos requisitos y componentes técnicos, tecnológicos y operativos del Sistema de Control y Vigilancia, lo cual será verificado por la Superintendencia de Transporte como condición para el mantenimiento de la homologación.

**Parágrafo 1.** A partir de la fecha límite en que se cumpla el plazo para poner en operación el SICOV con todas sus mejoras, sólo se podrán enrolar usuarios en la nueva versión del Sistema. En el caso de los CEA, los usuarios que no hayan culminado su proceso de capacitación deberán ser re-enrolados en el Sistema bajo los nuevos parámetros y sus registros deberán ser migrados al nuevo sistema para su culminación.

**Parágrafo 2.** La manifestación de interés y la entrega de documentación por parte de los operadores homologados vigentes no constituye una solicitud para la obtención de una nueva homologación, sino una solicitud para mantener la homologación vigente.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2877 DE 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

**Parágrafo transitorio 1.** La experiencia exigida para la operación del SICOV, conforme a lo exigido en el Anexo Técnico de requisitos de operación que a través de la presente resolución se actualiza, podrá ser acreditada, entre otros, con la obtenida producto de la operación de la infraestructura del Sistema de Control y Vigilancia vigente, en el caso de los actuales operadores homologados que deseen mantener su homologación.

**Parágrafo transitorio 2.** El operador homologado que no presente la manifestación de interés dentro del término establecido, o que manifieste expresamente su decisión de no continuar, deberá en todo caso garantizar la operación ininterrumpida del Sistema en las condiciones actuales, hasta que finalice el periodo de implementación de los operadores que sí manifiesten interés, o hasta que se perfeccione la migración de todos los organismos de apoyo vinculados a su plataforma hacia otros operadores homologados dentro de los seis (6) meses a los que se hace referencia este artículo.

**Artículo 18. Apropiación y gestión del cambio del SICOV para CEA, CIA y OT.** Con el propósito de fomentar el uso adecuado del Sistema de Control y Vigilancia y garantizar una gestión del cambio que asegure una transición efectiva hacia el nuevo modelo de operación tecnológica en los Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, la Superintendencia de Transporte y los operadores homologados que manifiesten interés en continuar la operación realizarán capacitaciones dirigidas al personal vinculado a estos organismos de apoyo al tránsito.

**Artículo 19. Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV.** El Comité Técnico Operativo para el Fortalecimiento del SICOV creado a través de la Resolución 613 de 2023 de la Superintendencia de Transporte en cumplimiento de lo previsto en la Resolución 355 de 2023 para atender la necesidad de definición de criterios, estructura y periodicidad de generación de alertas del Sistema será el encargado, en el marco de sus funciones, de definir y precisar aspectos y criterios técnicos y tecnológicos necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo técnico por parte de los operadores homologados.

**Artículo 20.** Modifíquese el artículo 24 de la Resolución 355 de 2023, el cual quedará así:

**Artículo 24. Informes integrales de operación y supervisión.** Los operadores homologados del SICOV deberán presentar y radicar ante la Superintendencia de Transporte, dentro de los cinco (5) primeros días hábiles

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 2877 **DE** 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

de cada mes, un informe detallado con los resultados de los análisis realizados a partir de la información recabada de la operación de los organismos de apoyo al tránsito vinculados a su infraestructura tecnológica.

Estos informes deberán contar como mínimo con:

- Hallazgos en la operación de organismos de apoyo, identificados gracias a la generación de alertas y marcación de servicios durante la prestación de servicios.
- Hallazgos en la operación de organismos de apoyo, identificados gracias al uso de herramientas de análisis de datos e inteligencia de negocio.
- Hallazgos en la operación de organismos de apoyo a partir de las visitas realizadas a las sedes de estos.

Estos informes deberán estar disponibles para la consulta permanente de la Superintendencia a través del CPD Analítico y de Información y conforme a los demás parámetros establecidos en el Anexo Técnico de operación del SICOV.

**Parágrafo 1.** Los informes presentados por los operadores homologados constituirán un insumo técnico y probatorio en los que se podrá basar la Superintendencia de Transporte para el ejercicio de sus funciones.

**Parágrafo 2.** La presentación de estos informes no exime a los operadores homologados de su deber de reportar de manera inmediata a la Superintendencia cualquier irregularidad grave o alteración al sistema que se detecte.

**Artículo 21. Obligatoriedad de uso del SICOV en CIA y OT.** Los Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito que dicten cursos a infractores de las normas de tránsito deberán prestar su servicio utilizando la infraestructura tecnológica del SICOV y sus mecanismos de verificación, de manera obligatoria, a partir del momento en que termine la Fase I descrita en el Artículo 16 de la presente Resolución.

**Artículo 22.** Sustitúyase el Anexo Técnico del Sistema de Control y Vigilancia adoptado a través de la Resolución No. 60832 de 2016, el cual hará parte integral de esta Resolución.

**Artículo 23. Vigencia y publicación.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

**RESOLUCIÓN NÚMERO** 2877 **DE** 01/04/2026

*"Por medio de la cual se modifican las Resoluciones 5790 y 60832 de 2016 de la Superintendencia de Transporte, se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención y Organismos de Tránsito, se derogan algunas normas y se dictan otras disposiciones"*

**Artículo 24. Derogatorias.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y surte los siguientes efectos normativos:

Deroga todas las demás disposiciones de igual o inferior jerarquía que le sean contrarias, y expresamente los artículos 4, 6 y 9 de la Resolución No. 5790 de 2016, así como aquellas que modificaron y/o adicionaron el Anexo Técnico del SICOV de CEA, CIA y OT contenidas en las Resoluciones 355 y 1164 de 2023.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C.


**ALFREDO ENRIQUE PIÑERES OLAVE**  
**Superintendente de Transporte**


Proyectó:


Carlos Daniel González Cervera, Asesor de Despacho. 

Anexo: Anexo Técnico SICOV CEA, CIA y OT.

Revisó:

Alberto José Daza Sagbini, Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte. 

Ángela Paola Galindo Nieto, Directora de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte. 

Luis Gabriel Serna Gámez, Jefe de Oficina Asesora Jurídica. 

Gunther Gabriel Ortíz, Jefe de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. 