



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 789

Bogotá, D. C., viernes, 15 de septiembre de 2017

EDICIÓN DE 38 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 131 DE 2017 CÁMARA

*por medio de la cual se establece como política de Estado el Programa Familias en su Tierra y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer de forma permanente y como una obligación especial del Estado el Programa Familias en su Tierra, dirigido a las familias campesinas que hayan sido víctimas del conflicto interno colombiano y se encuentren en condición de pobreza o pobreza extrema.

Artículo 2°. *Definición.* El Programa Familias en su Tierra consiste en la entrega de transferencias monetarias condicionadas y el acompañamiento familiar y comunitario de carácter permanente por parte del Estado a familias campesinas que hayan sido víctimas del conflicto interno colombiano y se encuentren en condición de pobreza o pobreza extrema.

Artículo 3°. *Objetivos.* Promover el mejoramiento de las condiciones de vida en el campo, la estabilización socioeconómica, el goce efectivo de derechos, el arraigo de los hogares, la reconstrucción del tejido social y comunitario, la soberanía alimentaria, la seguridad humana y el alcance de los objetivos de desarrollo sostenible para la población a que se refiere el artículo primero de la presente ley.

Artículo 4°. *Componentes del Programa.* Para efectos de la presente ley, el Programa de Familias en su Tierra desarrollará entre otros componentes:

1. Vivienda y hábitat.

2. Soberanía alimentaria y seguridad nutricional.
3. Emprendimiento o fortalecimiento de negocio productivo.
4. Acompañamiento psicosocial.
5. Infraestructura social comunitaria y asociatividad.

Parágrafo. Cada componente contará con transferencias monetarias condicionadas que serán entregadas a cada familia participante previo cumplimiento de las condiciones que establezca el Programa.

Artículo 5°. *Gestión institucional.* Las entidades y organismos del Estado ajustarán sus programas para coadyuvar en alcanzar los objetivos de la presente ley.

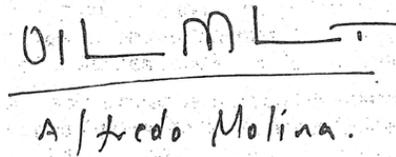
Artículo 6°. *Sistema de Información de Programas Sociales.* Créase el Sistema de Información de Programas Sociales público-privado, cuyo fin es sistematizar y autorizar la información sobre personas beneficiarias de los programas sociales. Para tal fin, todas las entidades públicas, ONG, iglesias y empresas privadas entregarán al Departamento Administrativo de Prosperidad Social, antes del 1° de febrero de cada año, las bases de datos de la población atendida en el año anterior indicando nombres, identificación y montos.

Artículo 7°. *Financiación.* El Gobierno nacional propenderá a proveer anualmente los recursos para atender el programa y el pago permanente de las transferencias monetarias condicionadas; a dicha financiación podrán concurrir los municipios y departamentos. Los recursos de cooperación internacional para atención de víctimas y reducción de la pobreza

serán dedicados prioritariamente al Programa de Familias en su Tierra.

Artículo 8°. El Gobierno nacional reglamentará en un término de seis meses todos los aspectos relacionados con el Programa Familias en su Tierra.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.



OIL MLT  
Alfredo Molina.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política de Colombia establece en su artículo 13 que todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación. Que el Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados y protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

De igual forma, el artículo 5° de la misma Carta Magna preceptúa que el Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad.

En el mismo sentido, el artículo 2° define los fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo; insistiendo en que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, 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.

Aun así, las cifras de la Unidad de Atención y Reparación Integral a Víctimas (Uariv) y de la Agencia de las Naciones Unidas para los Refugiados (Acnur), publicadas el 20 de junio de 2016, muestran a Colombia como el país con el mayor número de personas con desplazamiento forzado interno en el mundo, alcanzando la

poco grata cifra de 6,9 millones de personas desplazadas<sup>1</sup>.

Por otra parte, según cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en 2016, el indicador de pobreza monetaria en Colombia era del 27,8% de la población, es decir que una de cada cuatro personas es pobre<sup>2</sup>. Pero más grave es la situación si comparamos el campo con la ciudad: mientras en la ciudad el 24,1% es pobre, en el campo el 40,3% es pobre, es decir, **dos de cada cinco familias campesinas son pobres**.

Si miramos la pobreza extrema, la brecha entre campo y ciudad se cuadruplica, pues mientras en las ciudades la pobreza extrema es del 4,9%, en el campo es del 18%, es decir, que **una de cada cinco familias campesinas vive en la pobreza extrema**.

Si se analiza la pobreza multidimensional, en las ciudades fue del 14,4%, mientras que en el campo fue del 40%, lo que equivale a casi tres veces la pobreza urbana; esto significa que **dos de cada cinco familias campesinas son pobres multidimensionales**.

Si se analiza por género, la pobreza se agudiza más cuando el jefe de hogar es mujer, pues mientras la pobreza es del 38,6% con cabeza de hogar masculino, se sube al 46,4 para hogares con cabeza de hogar femenina. En otras palabras, **la mitad de las familias con cabeza de hogar femenina en el campo son pobres**.

Y es que los campesinos, que producen los alimentos que necesitamos en las áreas urbanas, quienes deberían tener una protección especial del Estado, se encuentran en “debilidad multidimensional”: El 37,5% no tiene acceso a fuentes de agua mejorada; el 37,8% presenta rezago escolar; el 22,1% no sabe leer ni escribir y el 81,6% tiene bajo logro educativo. En materia de garantías laborales, la situación no es diferente, pues el 90,6% desarrolla trabajo Informal; el 9% tiene desempleo de larga duración; y en materia de salud, aún hay un 8,5% de la población con barreras de acceso a servicios de salud y un 11,2% sin aseguramiento en salud.

En relación con la vivienda, el 15,9% de las familias campesinas aún tiene material inadecuado de pisos, el 22,1% inadecuada eliminación de excretas.

Para el caso de niños niñas y adolescentes, un 7,5% presenta barreras a servicios para cuidado de la primera infancia; el 5,6%, presenta inasistencia escolar, y un 6,4% desarrolla trabajo infantil.

En el informe presentado por el DANE, al cruzar las variables de desplazamiento forzado y pobreza, se encuentran cifras aterradoras: **Dos de cada tres desplazados se encuentran en pobreza**, pues solamente el 36,2% de los hogares

<sup>1</sup> [http://www.uariv.gov.co/cifras\\_desplazamiento](http://www.uariv.gov.co/cifras_desplazamiento)

<sup>2</sup> [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones\\_vida/pobreza/bol\\_pobreza\\_15\\_.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/bol_pobreza_15_.pdf)

desplazados y registrados en el Registro Único de Víctimas no son pobres.

Esta situación nos debe llevar a desarrollar una política integral que atienda a los más de cuatro millones y medio de personas desplazadas o que se encuentran en pobreza en el campo.

El Departamento Administrativo para la Prosperidad Social desarrolló un programa denominado Familias en su Tierra, que ha atendido desde 2012 a unas 60.000 familias en 114 municipios de 18 departamentos, brindando atención psicosocial, mejoramiento de las condiciones de habitabilidad, soberanía alimentaria, negocios productivos y, sobre todo, acompañamiento permanente en las viviendas y veredas de las familias participantes por parte de profesionales.

Luego de llegar por carretera hasta Santa Cecilia, en límites entre Risaralda y Chocó, se inicia una travesía en mula hasta Alto Andágueda, que puede durar hasta dos días dependiendo de las condiciones; allí se encuentra una comunidad indígena embera que había sido desplazada y después fue atendida por el Programa Familias en su Tierra, logrando mejorar sus condiciones de vida de forma sustancial.

El municipio de Ovejas, en el departamento de Sucre, fue golpeado sin clemencia por la violencia. La masacre de El Chengue, perpetrada el 27 de enero de 2001, donde murieron 27 humildes campesinos, les quemaron las casas a las familias y desplazaron cientos de campesinos hombres, mujeres y niños. Hoy Ovejas es un lugar diferente: han retornado sus gentes, los niños han vuelto a correr y las familias han empezado a tener nuevas esperanzas, sus cultivos producen nuevos frutos y el ganado vuelve a darles vida a los campos, y sus casas muestran los colores de la vida, que renace gracias al Programa Familias en su Tierra.

En Chocó, Putumayo, La Guajira y 15 departamentos más se repite esta historia de dolor, pero también se encuentra esta nueva luz de esperanza que trae Familias en su Tierra.

Para ello, el Programa Familias en su Tierra cuenta con psicólogos profesionales, que dejan la comodidad de la ciudad para irse a vivir a las veredas durante más de dos años y realizar el **acompañamiento psicosocial** a las familias en este proceso de reconstruir lazos familiares y comunitarios, hacer el duelo de sus muertos, y sanar las heridas que dejó este absurdo conflicto, que había convertido en enemigos a familias y comunidades y que hoy vuelven a reunificarse.

La clave del éxito del Programa Familias en su Tierra ha sido la integralidad y multidimensionalidad, pues adicional al apoyo psicosocial se desarrollan otros componentes que les permiten a las familias encontrar nuevas esperanzas de vivir.

El profesional de **soberanía alimentaria y seguridad nutricional** acompaña a las familias desde la definición de los espacios para la granja casera, el alistamiento de la tierra, el equipamiento de mallas, fabricación de sistemas de riego, producción de abonos orgánicos y biofungicidas, selección de semillas de origen, hasta la producción y la recuperación de recetas culinarias tradicionales ancestrales que permitan ampliar la oferta gastronómica y garantizar la autonomía alimentaria, así como mejorar la nutrición para reducir las enfermedades, aumentar el rendimiento académico y laboral y gozar de una vida más saludable alejada de enfermedades.

El profesional de **Hábitat** realiza el proceso de acompañamiento al mejoramiento de viviendas para que puedan contar con sistemas de disposición de excretas y basura, tener conexión a agua potable, mejorar sus baños y cocinas, contar con pisos adecuados, construir habitaciones para reducir el hacinamiento y en general tener una vivienda saludable. Las familias participantes a través de capacitaciones aprenden a construir y mejorar sus viviendas para que los recursos del incentivo de Hábitat puedan ser dedicados a materiales de construcción o a elementos necesarios para el equipamiento del hogar, como nevera, estufa o lavadora.

El profesional de **Negocio Productivo** ayuda a los campesinos a tener una visión empresarial de su cultivo, pues ya no simplemente siembran con el saber tradicional, sino que además aprenden a aplicar modernas técnicas de producción y procesamiento de los alimentos, para generar un mayor valor agregado a su producción, obtener mayores ingresos que le permitan a cada familia sostenerse económicamente a largo plazo y asociarse para mejorar la comercialización.

Para alcanzar estos componentes, el Programa Familias en su Tierra cuenta con **transferencias monetarias condicionadas** al cumplimiento de condiciones, como la participación activa y la inversión correcta de las transferencias previamente recibidas. No obstante, en la opinión de los participantes estas transferencias son insuficientes para hacer sostenible y sustentable el hábitat, la soberanía alimentaria y los negocios productivos, por lo que se recomienda duplicarlos para la población pobre y cuadruplicar la transferencia para negocio productivo para la población pobre extrema.

El Programa Familias en su Tierra va más allá, pues adicional a la atención integral a la familia campesina, desarrolla **infraestructura social comunitaria**, pequeña en costos, pero grande en impacto para las comunidades locales: placas huellas, arreglos de salones, baños o pintura de colegios, arreglo o mejoramiento de parques, salones comunales, tiendas comunitarias y demás obras que son necesarias para el desarrollo digno de las comunidades.

Así mismo, mediante **jornadas ambientales** las comunidades realizan la limpieza de ríos y quebradas, recuperación y reforestación de cuencas, reciclaje de desechos y aprendizaje de prácticas ambientalmente sostenibles que les permitan tener un entorno saludable, que mitigue los riesgos del cambio climático y que permita la sustentabilidad ambiental a largo plazo.

Los campesinos aprenden luego a tener una visión **asociativa** y en cooperación con otras entidades, como el Sena, universidades públicas y privadas y organismos internacionales, aprenden nuevas técnicas de producción, comercialización y exportación de productos alimenticios, haciendo que el campo sea negocio para las familias.

Los **carnavales del afecto** son otros espacios de Familias en su Tierra en donde el terror causado por las balas se cambia por los juegos pirotécnicos, las tamboras, las comparsas, la música, el arte y el deporte, llegando a los jóvenes para mostrarles alternativas de vida alejada del delito y la droga.

Las instituciones del Estado y sus asociadas hacen presencia periódicamente a través de las **Ferias de servicio**. Allí las entidades de salud hacen jornadas de atención; las cajas de compensación familiar presentan su oferta y facilitan los servicios; los distritos militares normalizan la situación militar de remisos; la Registraduría registra o actualiza los datos de los ciudadanos; los municipios ofrecen programas locales. Es la presencia institucional del Estado en un solo lugar cerca del campesino.

Los campesinos vuelven a abrir espacios de comercio que el conflicto les había arrebatado. Los **mercados campesinos**, impulsados por el Programa Familias en su Tierra, se han mantenido en los municipios y veredas luego de finalizar el programa.

El Programa Familias en su Tierra deja un legado a cada municipio, pues luego de un proceso democrático y participativo se genera un **Plan de Gestión Veredal** en el que se plasman las necesidades de cada comunidad, las alternativas de solución y la estrategia para alcanzarlas, el cual es insumo importante para los planes de desarrollo municipales.

Finalmente, es de resaltar que las familias del Programa Familias en su Tierra realizan **Actos Colectivos de Reparación Simbólica**, con los cuales se pone punto final a ese ayer negro y se inicia un nuevo día de esperanza y paz.

Durante todo el desarrollo del programa los participantes se organizan para realizar veeduría al programa a través de **Asambleas de Participantes Familias en su Tierra**, buscando corregir y realizar seguimiento al desarrollo del programa.

Uno de los pocos programas sociales del Estado que ha sido evaluado es el Programa Familias en su Tierra. La evaluación hecha por el Departamento

Nacional de Planeación a través del Centro Nacional de Consultoría y la firma Evaluar en julio de 2016 concluye que “Familias en su Tierra significó un primer contacto de muchas víctimas con el Estado colombiano: sentó un precedente valioso de cumplimiento de compromisos con las víctimas de desplazamiento”<sup>3</sup>.

En cuanto a la contribución del Programa Familias en su Tierra a la estabilización socioeconómica y el goce efectivo de derechos, el estudio analizó seis derechos que definen la situación de vulnerabilidad de la población víctima. Se encontró que el nivel de cumplimiento es más alto para alimentación, salud y educación y menor para los derechos de identificación, ingreso y vivienda.

De igual forma, esta evaluación encuentra como debilidades el enfoque de género y la falta de integralidad en temas como salud y educación, los cuales se abordan en la presente ley.

Es por esto que se sugiere que en la reglamentación de la ley Familias en su Tierra se otorgue a las mujeres el manejo de las transferencias monetarias, se agregue el componente de salud preventiva, educación sexual y prevención del embarazo adolescente y se fortalezcan las transferencias monetarias, en especial de negocio productivo y hábitat.

El estudio también destaca del Programa Familias en su Tierra como el único programa del Estado que hace acompañamiento permanente familia a familia, casa a casa, semana a semana durante dos años, alcanzando los más sorprendentes resultados en términos de mejoramiento de la calidad de vida, sobre todo de un renacer de esperanzas y de creer en un futuro, en la familia, la comunidad y el Estado, generación de arraigo y confianza, estabilidad social, económica y comunitaria y participación ciudadana.

Sin embargo, este Programa ha sido insuficiente, pues a la tasa actual de atención, de unas 15.000 familias por año, se necesitarían más de cincuenta años para atender al millón de familias que han sido desplazadas o se encuentran en situación de pobreza en Colombia, lo cual resulta no menos que absurdo frente al mandato constitucional.

Es por ello que hemos decidido asumir la responsabilidad constitucional frente a los más débiles para buscar que este programa, que es un mecanismo eficaz para que la igualdad sea real y efectiva, alcance su meta antes del año 2030, fecha en la que Colombia se ha comprometido a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales el programa atiende más de diez.

Para alcanzar esta meta es necesario avanzar a una tasa de atención del 14%, lo que equivale a

<sup>3</sup> Evaluación de Operaciones y de Resultados del Programa FEST, DNP – Centro Nacional de Consultoría – Evaluar, julio de 2016.

iniciar cada año la atención de aproximadamente 70.000 familias.

Con esta ley de la república se busca garantizar que se convierta en política de Estado un programa que ha resultado efectivo en la atención a la población más débil, como lo ordena la Constitución Política de Colombia.

Si bien los recursos actuales no son suficientes, el modelo muestra que es posible que el Estado con un programa efectivo rompa las trampas de la pobreza, acabe la segregación social, reduzca la brecha de inequidad económica y se firme la paz con las víctimas, quienes durante cerca de cincuenta años han soportado en silencio la ineficiencia del Estado en la solución de sus problemas más agobiantes, han soportado la violencia, que ha destruido sus sueños, exterminado sus campos, arrebatao con crueldad integrantes de las familias, dejando amargura, desolación y muertas las esperanzas.

Nadie en Colombia se puede negar a tenderles la mano a los ciudadanos que más lo necesitan; todos tenemos una deuda social con aquellos que nunca han tenido nada, porque lo que era de ellos se les arrebató.

Es momento de renacer a la esperanza de un país en paz, con justicia social, la justicia social real y efectiva a través de garantizarles los derechos a los más débiles mediante un programa efectivo y permanente como lo es el que se pone a consideración en este proyecto de ley.

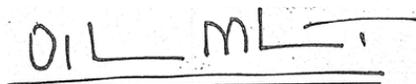
Bienvenidas las desmovilizaciones paramilitares, los acuerdos con las guerrillas, pero el acto más importante para alcanzar la paz es aprobar la presente ley, que se convierte en un acuerdo con las familias campesinas víctimas y en situación de pobreza. Este es el mecanismo que le pone dientes al Estado social de derecho para hacerlo real y efectivo.

Es importante destacar que el presente proyecto de ley viene respaldado por miles de firmas recogidas en las más apartadas veredas del país como un plebiscito campesino que pide que este excelente programa se amplíe a todas las familias víctimas en situación de pobreza.

Honorables Representantes, llegó el momento de la democracia real y la justicia social. Si tienen a bien aprobar este proyecto de ley, quedará para la historia que este Congreso asumió la deuda que tiene la sociedad colombiana con las víctimas.

Muchas gracias.

Cordialmente,



Alfredo Guillermo Molina Triana  
Representante a la Cámara  
Departamento de Cundinamarca

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### SECRETARÍA GENERAL

El día 8 de septiembre del año 2017 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 131 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Alfredo Guillermo Molina Triana*.

El Secretario General,

*Jorge Humberto Mantilla Serrano*

\* \* \*

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 132 DE 2017 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de movilidad.*

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

### DISPOSICIONES INICIALES

**Artículo 1°.** El artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, quedará así:

**“Ámbito de aplicación y principios rectores.** *Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de todos los actores del tránsito y los vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas por las que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.*

*En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

*Le corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito y seguridad vial, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito y seguridad vial; las autoridades territoriales de tránsito tendrán a su cargo la ejecución de las políticas y directrices dictadas por la ley, el reglamento y el Ministerio de Transporte dentro de su jurisdicción.*

*Los principios rectores de este Código son protección a la vida, seguridad vial, accidentalidad como problema de salud pública, calidad, oportunidad, facilidades tecnológicas, cubrimiento, autorregulación, responsabilidad, libertad de acceso, equilibrio entre autonomía territorial y centralización, trámites efectivos*

*para la protección a la vida, plena identificación, libre circulación, educación, descentralización y movilidad”.*

Artículo 2°. Las decisiones adoptadas por las autoridades locales en materia de tránsito mediante actos administrativos de carácter particular y concreto podrán revocarse de oficio por el Ministerio de Transporte, de conformidad con las causales señaladas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 3°. Las autoridades de tránsito deberán tener como criterios para el establecimiento de sus procesos de planeación y control operativo las estadísticas de accidentalidad y seguridad vial en su jurisdicción, así como un proceso de rendición de cuentas periódico y recurrente en el cual se presenten las estadísticas de accidentalidad, el esquema de planeación previsto para reducirla y los resultados operativos de la misma.

La vigilancia de estas obligaciones y el monitoreo de las mismas estarán a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien deberá remitir un informe de cumplimiento cada año de la misma a la Superintendencia de Puertos y Transporte, quien será responsable de la vigilancia, supervisión, control y sanción en caso de incumplimiento tanto de la obligación de elaboración del plan como del cumplimiento de las metas allí contenidas.

Artículo 4°. Cuando los alcaldes pretendan implementar medidas restrictivas de la movilidad por un término superior o igual a seis (6) meses, deberán obtener concepto técnico previo y favorable del Ministerio de Transporte.

Las restricciones a la circulación de vehículos establecidas por consulta popular no podrán ser modificadas por ninguna autoridad.

Parágrafo. Los vehículos eléctricos, híbridos, de otras tecnologías ecológicas, así como los antiguos y clásicos y aquellos en que se transporten personas en condición de discapacidad, estarán exentos de las restricciones vehiculares.

Artículo 5°. El parágrafo 4° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002 quedará así:

*“Parágrafo 4°. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial. En ningún caso se podrán establecer cuotas ni número mínimo de comparendos ni condicionar a aquellas o a estos la ejecución o prórroga del contrato o convenio o su pago; el desconocimiento de esta prohibición constituirá falta disciplinaria gravísima.*

*En aquellas zonas urbanas o rurales cuyo control operativo esté a cargo de la autoridad de tránsito competente pero que hagan parte de corredores estratégicos nacionales se deberá suscribir un convenio de colaboración y de coordinación entre la autoridad territorial competente y la Policía Nacional en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes debe asumir en materia de control operativo en la vía, con el fin de garantizar la continuidad y fluidez de estos corredores estratégicos nacionales.*

*En aquellos departamentos, municipios o distritos donde no exista un organismo de tránsito clasificado y calificado por el Ministerio de Transporte, será competente la Policía Nacional a través de cualquiera de sus especialidades para realizar el control operativo de las normas de tránsito”.*

Artículo 6°. *Supervisión de la información reportada al RUNT por los Organismos de Tránsito.* La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá diseñar e implementar instrumentos de supervisión a través de tecnologías de la información y las comunicaciones que garanticen la validez y veracidad de la información que se genere en los organismos de tránsito con ocasión de los trámites a estos delegados por el Código Nacional de Tránsito o el reglamento. La Superintendencia de Puertos y Transporte y la Registraduría Nacional del Estado Civil deberán suscribir un convenio para permitir la confrontación de la identidad de quienes intervienen en los trámites de tránsito. La sostenibilidad de estas herramientas se generará a través del pago de las certificaciones y se hará por los obligados proporcionalmente al número de operaciones objeto de reporte.

Artículo 7°. Adiciónese un parágrafo al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, así:

*“Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad competente para aprobar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura será quien vigile y controle la correcta implementación y ejecución de los mismos.*

*Las pruebas teórica y práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial y las evaluaciones psicosenométricas para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conductores u operadores de equipos que se establezcan como desarrollo de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán vigencia máxima de un año y deberán ser adelantadas en Organismos de Apoyo legalmente habilitados por el Ministerio de Transporte.*

*Los procesos de evaluación y capacitación de conductores u operadores de equipos serán vigilados por la Superintendencia de Puertos y Transporte y los resultados serán inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en*

*el Registro de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, de conformidad con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.*

*El costo de estas evaluaciones y capacitaciones estará a cargo de los empleadores y de ninguna manera podrá ser trasladado a los trabajadores”.*

## TÍTULO II

### SOBRE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO

#### CAPÍTULO I

##### Aspectos generales

Artículo 8°. *Organismos de apoyo.* Los organismos de apoyo al tránsito son personas jurídicas de naturaleza pública, privada o mixta que cumplen con labores de capacitación, evaluación, diagnóstico técnico, colaboración o apoyo en materia de tránsito y seguridad vial a las autoridades de tránsito.

Se consideran organismos de apoyo al tránsito los centros de enseñanza automovilística, centros de apoyo logístico de evaluación, centros de reconocimiento de conductores, centros de diagnóstico automotor, centros integrales de atención, organismos evaluadores de la idoneidad para la conducción, operadores de equipos para la detección electrónica de infracciones de tránsito, fabricantes, proveedores y personalizadores de especies venales para los organismos de tránsito, operadores, bajo cualquier modalidad, de servicios de tránsito para los organismos de tránsito o toda aquella entidad que pretenda prestar servicios permanentes a los organismos de tránsito.

Parágrafo. Para todos los efectos legales, se considera que la actividad desarrollada por los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito constituye un servicio público.

Artículo 9°. *Necesidad de habilitación.* Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo deberá ser habilitada previamente por el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses, deberá expedir mediante reglamento las condiciones de habilitación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo y operación de acuerdo a la actividad que realizan.

El Ministerio de Transporte será el responsable de mantener actualizado el registro de los organismos de apoyo acerca de la autorización, suspensión o revocatoria de la licencia o habilitación de los mismos en el Registro Único Nacional de Tránsito o el que haga sus veces. Por su parte, los organismos de apoyo deberán mantener actualizada su información de contacto, representación legal, información administrativa, financiera y académica, entre otras, requerida por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Cuando la habilitación de un organismo de apoyo al tránsito le autorice para capacitar o expedir algún tipo de certificación a las personas o los vehículos, solamente podrán realizar los procesos de certificación directamente en las instalaciones o domicilio habilitados para ese fin por parte del Ministerio de Transporte.

Parágrafo transitorio. Los organismos de apoyo al tránsito que actualmente cuentan con habilitación expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologados para continuar desarrollando la actividad para la cual se encuentran habilitados, siempre y cuando dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes a la expedición de la respectiva reglamentación se ajusten a los nuevos requisitos.

Artículo 10. *Responsabilidad.* Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de transporte y a las autoridades que las contratan por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.

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

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

Artículo 11. *Supervisión integral.* La inspección, vigilancia y control tanto objetiva como subjetiva de los organismos de apoyo al tránsito estará en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte, sin perjuicio de las labores de supervisión que para los casos específicos deban ejercer la Superintendencia de Industria y Comercio, Superintendencia Nacional de Salud, secretarías de Salud y Educación del orden municipal, distrital o departamental o las autoridades ambientales o de tránsito contratantes en materia de metrología legal y competencia, salud, educación, ambiental y contractual, respectivamente.

Con el propósito de ejercer de manera efectiva y concreta la supervisión objetiva de los organismos de apoyo al tránsito, la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá establecer sistemas de vigilancia para el control de las actividades realizadas por los organismos de apoyo, de tal manera que se garantice la autenticidad de los certificados y autorizaciones que expiden, así como las funciones que tienen delegadas; dichos sistemas deberán estar basados en criterios

y herramientas tecnológicas que garanticen de manera efectiva el cumplimiento de las condiciones legales para realizar cada actividad. La sostenibilidad de dichos sistemas se generará a través del pago de las certificaciones y se hará por los obligados proporcionalmente al número de operaciones objeto de reporte.

Artículo 12. *Área de validez.* Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio; en caso de no existir organismos dentro de ese radio, se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados.

Artículo 13. *Recaudo.* El recaudo de los servicios y derechos que prestan los organismos de apoyo deberá efectuarse a través de entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática.

Para los centros de enseñanza automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica y la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 14. *Acreditación de requisitos.* Los organismos de apoyo al tránsito deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos de personal, instalaciones, equipos y operación establecidos en la presente ley y el reglamento que conjuntamente expidan el Ministerio de Transporte y los Ministerios correspondientes mediante certificado de acreditación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los organismos de acreditación o por organismos de verificación de requisitos legales.

Para efectos del cumplimiento de la presente disposición y la ley serán válidos los certificados expedidos por todos los organismos de acreditación con reconocimiento internacional o los nacionales legalmente constituidos a los que el Gobierno nacional en cualquier momento les hubiere reconocido el ámbito de actuación para la acreditación voluntaria. En todo caso, la exigencia

de la acreditación como requisito obligatorio solo podrá ser impuesta por mandato legal y estará supeditada a la ley y a las disposiciones o competencia del Gobierno en cada materia.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo excepcionalmente podrá homologar personas jurídicas de naturaleza pública, privada o mixta como organismos de verificación de requisitos legales impuestos en normas legales o reglamentarias.

Artículo 15. *Servicio al ciudadano.* Todas las actuaciones y trámites que realicen estos organismos de apoyo deberán considerar la posibilidad de sistematización, la creación de sistemas telemáticos y de trámites en línea para facilitar su realización y estar orientados bajo las políticas públicas nacionales de servicio al ciudadano y Gobierno en línea.

Artículo 16. *Autorreguladores de los organismos de apoyo.* Se autoriza la creación de autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda a la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo.

Artículo 18. *Oferta de servicios.* Los organismos de apoyo no podrán ofertar ni vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en el alcance de las certificaciones de conformidad e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte. Quedan prohibidos los puntos de información o de comercialización de las actividades de apoyo que sean propiedad de los mismos centros so pena de la sanción correspondiente.

Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias, certificados o revisión sin su correspondiente habilitación por parte de las carteras correspondientes. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente norma y procederán, de conformidad con el Código de Nacional de Policía, a la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal oferten estos tipos de servicio.

Artículo 19. *Especies venales.* Las autoridades de tránsito solo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin, de conformidad con la reglamentación que defina el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

El Ministerio de Transporte velará y garantizará el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información inmersa en todas las especies

venales y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y/o tecnológicas de que disponga.

## CAPÍTULO 2

### Centros de enseñanza automovilística

Artículo 20. *Naturaleza.* Los centros de enseñanza automovilística (CEA) son organismos de apoyo al tránsito, habilitados también como instituciones especiales educativas para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción, programas de seguridad vial o redención de puntos para la licencia de conducción.

En ningún caso los centros de enseñanza automovilística podrán realizar los exámenes teóricos o prácticos para obtener la licencia de conducción, de tal forma que se garantice independencia entre la instrucción y la realización y calificación del examen.

Artículo 21. *Capacitación.* La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos que requieren licencia de conducción por las vías públicas deberá ser impartida única y exclusivamente por los centros de enseñanza automovilística legalmente habilitados de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

La capacitación se dividirá en dos áreas:

1. **Capacitación teórica.** Será impartida en las aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30) alumnos y en los talleres que para el efecto dispondrá el organismo de apoyo de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.

2. **Capacitación práctica.** Se realizará con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de operación e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Ambas capacitaciones iniciarán en las instalaciones del centro, y la hora cátedra, que será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de dos (2) horas cátedra mínimo y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas, y las horas teóricas máximo ocho (8) por día; en cualquier caso la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante el cincuenta (50%) por ciento del área teórica.

Parágrafo. El pênsum teórico incluirá, como mínimo, adaptación al medio, ética y seguridad vial, manejo defensivo, control de incendios, primeros auxilios, marco legal e introducción a mecánica para las licencias de conducción

inicial. Para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de mecánica básica gasolina y diésel, manejo de pasajeros, manejo y estiba de carga.

Artículo 22. *Constitución, habilitación y funcionamiento.* Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional reglamentarán, en un término no superior a seis (6) meses, la constitución, habilitación y funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 23. *Vehículos.* La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación, donde estos automotores destinados a la actividad de capacitación podrán estar registrados en el servicio público o particular, siempre y cuando estén registrados a nombre de un centro de enseñanza automovilística legalmente habilitado, en calidad de locatario o propietario y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma, dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.

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

Artículo 24. *Formación de instructores en conducción.* Los centros de enseñanza automovilística que también participen en la capacitación de instructores deberán dar cumplimiento integral a los requisitos establecidos para instituciones para el trabajo y desarrollo humano.

Los instructores en conducción no podrán tener menos de 21 años de edad y deberán recibir formación especializada mínimo de ciento sesenta (160) horas en un centro de enseñanza automovilística habilitado para la formación de instructores.

Los Ministerios de Transporte y de Educación Nacional deberán reglamentar, en un aparte específico de la norma, en un término no superior a seis (6) meses, los requisitos de habilitación, constitución y funcionamiento de estas instituciones, así como los pênsums académicos y la intensidad horaria, garantizando que los formadores de instructores de conducción sean profesionales con experiencia acreditada en esta actividad o afines a cada materia objeto de capacitación.

### CAPÍTULO 3

#### Centros de reconocimiento de conductores

Artículo 25. *Naturaleza.* Los centros de reconocimiento de conductores (CRC) son instituciones especiales de salud de objeto social diferente, inscritas en el Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención en Salud que han sido habilitadas como organismos de apoyo al tránsito para expedir los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir o los de aptitud psicofísica.

Artículo 26. *Certificaciones.* Para todos los trámites relacionados con la licencia de conducción, los aspirantes o conductores deben acreditar ante el organismo de tránsito a través de la certificación que para el efecto expiden los centros de reconocimiento de conductores la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte, según los parámetros y límites internacionales, entre otros, las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.

Parágrafo. Los centros de reconocimiento de conductores serán responsables, de acuerdo con el Estatuto del Consumidor, de los daños y perjuicios a las personas o a las cosas que se ocasionen por parte de personas que hayan sido certificadas como aptas y que como consecuencia de alguna anomalía no indicada en el certificado de aptitud física, mental y de coordinación genere un accidente de tránsito.

Artículo 27. *Constitución, habilitación y funcionamiento.* Los Ministerios de Trabajo, Salud y Protección Social y de Transporte reglamentarán en un término no superior a seis (6) meses la norma médica de evaluación de aptitud psicofísica o física, mental y de coordinación motriz que determinará los requisitos de constitución, habilitación, funcionamiento, manuales de procedimientos, protocolos médicos y de bioseguridad, infraestructura, recurso, personal, equipos, registros y formatos de la historia clínica (médica y ocupacional) que deberán dar aplicación los centros de reconocimiento de conductores.

### CAPÍTULO 4

#### Centros de diagnóstico automotor

Artículo 28. *Naturaleza.* Los centros de diagnóstico automotor (CDA) son organismos de apoyo al tránsito constituidos con la finalidad exclusiva de realizar la evaluación y certificación

técnico-mecánico de los vehículos automotores y la revisión del control ambiental de los mismos.

En ningún caso los centros de diagnóstico automotor podrán realizar actividades de servicios de reparación de vehículos automotores, de tal forma que se garantice la independencia entre esta actividad y la revisión técnico-mecánica.

Artículo 29. *Constitución, habilitación y funcionamiento.* Los Ministerios de Transporte y Ambiente y Desarrollo Territorial reglamentarán, en un término no superior a seis (6) meses, la constitución, habilitación y funcionamiento de los centros de diagnóstico automotor de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

### CAPÍTULO 5

#### Centros integrales de atención

Artículo 30. *Naturaleza.* Los centros integrales de atención (CIA) son instituciones educativas informales que cuentan con convenio con casa-cárcel autorizadas por el Inpec que obtienen habilitación en el Ministerio de Transporte como organismos de apoyo al tránsito constituidos con la finalidad de realizar la recapacitación y/o rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito que aspiren a obtener descuento en las multas de tránsito. Igualmente, podrán dictar programas para redención de puntos de licencia de conducción.

Artículo 31. *Constitución, habilitación y funcionamiento.* Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional reglamentarán, en un término no superior a seis (6) meses, la constitución, habilitación y funcionamiento de los centros integrales de atención de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

### CAPÍTULO 6

#### Centros de apoyo logístico de evaluación

Artículo 33. *Naturaleza.* Los centros de apoyo logístico para evaluación (CALE) son organismos de apoyo al tránsito que tienen como finalidad exclusiva la realización de exámenes teóricos y prácticos de conducción.

En ningún caso los centros de atención logística de evaluación podrán actuar como centros de enseñanza automovilística, de tal forma que se garantice independencia entre la instrucción, calificación y la realización y calificación del examen.

Artículo 34. *Constitución, habilitación y funcionamiento.* El Ministerio de Transporte reglamentará, en un término no superior a seis (6) meses, la constitución, contratación, habilitación y funcionamiento de los centros de apoyo logístico de evaluación de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

Estas entidades deberán contar con condiciones económicas, técnicas y operativas que permitan garantizar la seguridad y transparencia de los resultados de las pruebas de conocimientos y

acreditar contrato con instituciones educativas superiores o técnicas nacionales públicas o privadas que garanticen la mayor cobertura posible para la realización de las pruebas.

#### CAPÍTULO 7

##### **Operadores de equipos para la detección electrónica de infracciones o control de tránsito**

Artículo 35. *Naturaleza.* Los operadores de equipos para la detección electrónica de infracciones o control de tránsito son organismos de apoyo al tránsito que tienen como finalidad el suministro y operación de equipos tecnológicos para que los organismos de tránsito y su personal adscrito puedan vigilar y controlar remotamente el cumplimiento de las normas de tránsito en su jurisdicción.

Artículo 36. *Constitución, habilitación y funcionamiento.* Los Ministerios de Transporte y de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones reglamentarán en un término no superior a seis (6) meses los requisitos y condiciones de habilitación de las entidades particulares que pretendan suministrar u operar equipos para la detección de infracciones y control del tránsito.

Una vez expedida la correspondiente reglamentación, le corresponde al Ministerio de Transporte habilitar los operadores de los equipos para la detección de las infracciones y control del tránsito.

A partir de la expedición de la reglamentación, las autoridades de tránsito solo podrán contratar el suministro u operación de equipos para la detección de infracciones y control del tránsito que cuenten con habilitación expedida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 37. *Homologación de equipos.* Solamente serán válidos como equipos tecnológicos utilizados para la detección de infracciones o control del tráfico los que obtengan homologación conjunta por parte del Ministerio de Transporte e Instituto de Metrología Legal.

Artículo 38. *Identificación de la ubicación.* En las zonas donde la autoridad competente pretenda instalar equipos de control de tránsito, deberán informar adecuadamente a los usuarios de la vía a través de la correspondiente señalización.

#### TÍTULO III

##### **SOBRE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN**

Artículo 39. *Definición.* Documento público de carácter personal e intransferible, expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de determinado tipo de vehículos automotores por un tiempo determinado en todo el territorio nacional.

Artículo 40. *Naturaleza.* Dado el carácter peligroso que tiene la actividad de la conducción de vehículos automotores, la licencia de conducción

es un privilegio que el Estado otorga a las personas que cumplen con los requisitos previstos por la ley y el reglamento.

La licencia de conducción se otorga como una facultad temporal para la conducción de determinado tipo de vehículos automotores, siempre y cuando el titular acredite que mantiene las condiciones y cumple los requisitos que dieron origen a la expedición de la misma.

Artículo 41. *Otorgamiento.* La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos previstos en la presente ley y en el reglamento, por parte del organismo de tránsito competente.

Atendiendo a las condiciones especiales de conducción y al carácter vulnerable de los motociclistas, el reglamento podrá establecer requisitos adicionales para el otorgamiento de la licencia de conducción para este tipo de vehículos.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondiente, los cuales deberán garantizar la validez de los procedimientos y la seguridad de la información.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o los organismos de tránsito, en cualquier momento, podrán verificar el mantenimiento de las condiciones que dieron lugar a la obtención de la licencia.

Las licencias de conducción de formato diferente al aquí establecido y que se encuentren vigentes a la fecha de la promulgación de la presente norma facultarán a su titular para conducir hasta su vencimiento y solamente en el momento de su renovación se ajustará a lo estipulado en la presente ley.

Artículo 42. *Facultades del titular.* La licencia de conducción autoriza a su titular para conducir determinado tipo de vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, estableciendo claramente si se trata de un conductor de servicio público, particular o motocicleta.

Parágrafo 1°. Una persona solo podrá ser titular de una licencia de conducción y deberá adelantar personalmente los trámites establecidos para su obtención, refrendación o recategorización. Para cada trámite de la licencia de conducción se deberá aportar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz vigente.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá reglamentar el procedimiento de solicitud y expedición de la licencia de conducción por medios virtuales, telemáticos o tecnologías de

la información, aprovechando la información capturada y almacenada en el RUNT por los diferentes organismos de tránsito y de apoyo al tránsito, garantizando el cumplimiento de todos los requisitos previstos por la ley y el reglamento y adoptando mecanismos necesarios para evitar la suplantación.

Artículo 43. *Requisitos.* Adicional a los que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, podrá ser titular de una licencia de conducción quien acredite los siguientes requisitos:

1. Para motocicletas, motociclos y similares:
  - 1.1. Saber leer y escribir.
  - 1.2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.
  - 1.3. Presentar un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística habilitado.
  - 1.4. Aprobar un examen teórico de conducción para motocicletas.
  - 1.5. Aprobar un examen práctico de conducción para motocicletas.
  - 1.6. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores.
  - 1.7. Demostrar una experiencia mínima de dos (2) años en la conducción de motocicletas de las nomenclaturas anteriores a la que se pretende conducir, si existieren, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte.
2. Para vehículos de servicio particular con peso bruto vehicular inferior o igual a 10,5 toneladas o de capacidad de pasajeros igual o inferior a 9 personas:
  - 2.1. Saber leer y escribir.
  - 2.2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.
  - 2.3. Presentar un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística habilitado.
  - 2.4. Aprobar un examen teórico de conducción para vehículos automotores.
  - 2.5. Aprobar un examen práctico de conducción para vehículos automotores.
  - 2.6. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores.
  - 2.7. Demostrar una experiencia mínima de dos (2) años en la conducción de vehículos automotores de las nomenclaturas anteriores a la que se pretende conducir, si existieren, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte.
3. Para vehículos de servicio particular con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas o de capacidad de pasajeros superior a 9 personas:
  - 3.1. Saber leer y escribir.
  - 3.2. Tener veintiún (21) años cumplidos.
  - 3.3. Presentar un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística habilitado.
  - 3.4. Aprobar un examen teórico de conducción para vehículos automotores.
  - 3.5. Aprobar un examen práctico de conducción para vehículos automotores.
  - 3.6. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores.
  - 3.7. Demostrar una experiencia mínima de dos (2) años en la conducción de vehículos automotores de las nomenclaturas anteriores a la que se pretende conducir, si existieren, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte.
  - 3.8. No haber sido sancionado por violación a las normas de tránsito que generen la pérdida de puntos, dentro del último año calendario.
4. Para vehículos de servicio público.
  - 4.1. Saber leer y escribir.
  - 4.2. Tener veintiún (21) años cumplidos.
  - 4.3. Presentar un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística habilitado.
  - 4.4. Aprobar un examen teórico de conducción para vehículos de servicio público.
  - 4.5. Aprobar un examen práctico de conducción para vehículos de servicio público.
  - 4.6. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores.
  - 4.7. Tener una experiencia, por lo menos, de tres (3) años en la conducción de vehículos de servicio particular.
  - 4.8. Demostrar una experiencia mínima de dos (2) años en la conducción de vehículos automotores de las nomenclaturas anteriores a la que se pretende conducir, si existieren, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte.
  - 4.9. No haber sido sancionado por violación a las normas de tránsito que generen la pérdida de puntos, dentro del último año calendario.
  - 4.10. Presentar certificación en competencias laborales de acuerdo a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados desde la promulgación de la presente ley, las condiciones y forma de cumplimiento de los requisitos para el otorgamiento de la licencia de conducción, así como las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría además.

Artículo 44. *Vigencia.* Las licencias de conducción tendrán la siguiente vigencia:

1. Licencias de conducción de motocicletas seis (6) años.
2. Licencias de conducción de servicio particular diez (10) años.
3. Licencias de conducción de servicios público o profesional tres (3) años.

Todos los titulares de licencias de conducción mayores de sesenta (60) años deberán renovar anualmente su licencia de conducción.

Serán considerados vehículos de servicio profesional aquellos vehículos particulares con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas o de capacidad de pasajeros igual o superior a 10 personas.

Para cualquier trámite relacionado con la licencia de conducción, adicional a los que prevea el reglamento, se deberán acreditar ante el organismo de tránsito de la jurisdicción los siguientes requisitos:

1. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores.
2. Estar a paz y salvo por concepto de multas de tránsito.
3. No tener vigente una sanción de suspensión o cancelación de la licencia de conducción.

Artículo 45. *Categorías.* El Ministerio de Transporte determinará mediante resolución las categorías de las licencias de conducción tomando como criterio lo acordado en la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducir.

Artículo 46. *Recategorización.* El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante el organismo de tránsito competente en su domicilio la autorización para conducir vehículos de nomenclaturas superiores a las que le permite su licencia de conducción, para lo cual, además de los requisitos señalados en la presente ley, de acuerdo al tipo de vehículo, deberá demostrar una experiencia de mínimo dos (2) años en los vehículos de la categoría anterior a la cual pretende obtener autorización.

Artículo 47. *Licencias extranjeras.* Las licencias de conducción expedidas en otro país que se encuentren vigentes y que sean utilizadas por turistas, nacionales o personas en tránsito serán válidas para conducir en Colombia durante

la permanencia autorizada de su titular, conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

Para los extranjeros residentes en Colombia, se aplicarán las mismas reglas que para los nacionales en cuanto al otorgamiento, renovación o recategorización de la licencia de conducción. No obstante lo anterior, el Ministerio de Transporte, en un plazo de noventa (90) días contados a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará el mecanismo de homologación de las licencias de conducción vigentes expedidas en otros países que porten nacionales o extranjeros y residan en el país.

Artículo 48. *Licencia por puntos.* Al titular de la licencia de conducción de cualquier categoría se le asignarán un total de 24 puntos en el momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.

Los puntos de descuento se aplicarán separadamente por cada una de las infracciones cometidas.

Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar, a más tardar dentro de las doce (12) horas siguientes, a los registros nacionales de información las órdenes de comparendos y los descuentos de puntos que realicen de acuerdo con la ley.

Artículo 49. *Pérdida de puntos de la licencia de conducción.* Sin perjuicio de las demás sanciones que procedan de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito, si el conductor paga la multa o es declarado responsable por la comisión de la infracción, las autoridades de tránsito descontarán puntos de la licencia de conducción de la siguiente forma:

1. Se descontarán 20 puntos en los siguientes casos:
  - 1.1. Cuando se conduzca un vehículo automotor con una concentración de alcohol igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, o la presencia en el organismo de otra sustancia psicoactiva.
  - 1.2. Cuando pese a ser requerido por las autoridades de control operativo de tránsito, no acceda o permita la realización de las pruebas de embriaguez a que se refiere la ley.
2. Se descontarán 12 puntos, en los siguientes casos:
  - 2.1. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.
  - 2.2. Conducir un vehículo automotor excediendo en más de treinta (30) kilómetros por hora, la velocidad máxima permitida.
  - 2.3. No detenerse ante la luz roja del semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

- 2.4. Conducir motocicletas sin utilizar el casco de seguridad de acuerdo a las condiciones y características determinadas por el Ministerio de Transporte.
- 2.5. Conducir un vehículo infringiendo las normas sobre uso de cinturón de seguridad y sistema de retención de menores.
3. Se descontarán 6 puntos, en los siguientes casos:
  - 3.1. Usar sistemas móviles de comunicación cuando el vehículo está en operación, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.
  - 3.2. Conducir sin luces en las horas o circunstancias en que lo exige este Código.

Parágrafo 1°. Los puntos de descuento se aplicarán separadamente por cada una de las infracciones cometidas.

Parágrafo 2°. La misma autoridad de tránsito que aplique la sanción decretará la suspensión de la licencia de conducción, por el término de seis (6) meses, al infractor que llegue a cero puntos. Esta suspensión será compatible y se acumulará con la establecida en el artículo 70 de la presente ley, en los casos que la pérdida total de puntos se produzca por una infracción a lo dispuesto en la Ley 1696 de 2013.

Cuando se sancione con la suspensión de la licencia de conducción, esta quedará retenida por la autoridad de tránsito por el término de duración de la suspensión. Una vez cumplida esta medida, se devolverá la licencia y se procederá a reasignar al conductor nuevos 24 puntos, previa acreditación de la asistencia y aprobación, a su costa, de un curso de educación en tránsito y seguridad vial que reglamentará el Ministerio de Transporte, fijando los requisitos y demás condiciones que deben cumplir dichos cursos, y que será impartido por un Centro Integral de Atención.

Parágrafo 3°. Los puntos de mérito serán recuperados, por el solo ministerio de la ley, sin perjuicio de los períodos de suspensión, cuando ellos coexistan, si en dos años calendario y consecutivos, contados a partir de la ejecutoria de la última sanción, el conductor no ha sido sancionado por violación a las normas de tránsito, asignándosele nuevamente los puntos restantes para completar los 24 puntos. Igualmente, podrán ser recuperados asistiendo a programas de capacitación de cuatro (4) horas en Centros de Enseñanza Automovilística o Centros Integrales de Atención habilitados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 50. *Causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción.* La autoridad de tránsito suspenderá o cancelará la licencia de conducción en los siguientes eventos:

1. La licencia de conducción se suspenderá:

- 1.1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
- 1.2. Por decisión judicial. Toda decisión judicial en firme que ordene la suspensión en el ejercicio de la actividad de la conducción deberá remitirse al Registro Único Nacional de Tránsito.
- 1.3. Por conducir con una concentración de alcohol igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, o la presencia en el organismo de otra sustancia psicoactiva de las que afectan la capacidad para conducir vehículos automotores, de conformidad con lo consagrado en la Ley 1696 de 2013.
- 1.4. Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique y exista previa autorización en tal sentido de la autoridad competente. En este caso la suspensión será por un (1) año.
- 1.5. Por la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito diferentes a aquellas que generan pérdida de puntos, de acuerdo con lo establecido por la presente ley.
- 1.6. Por la pérdida de los 24 puntos de acuerdo a lo establecido en la presente ley. En este caso la suspensión será por el término de seis (6) meses.
- 1.7. Por habersele prescrito al conductor medicamentos temporales que afecten la capacidad de reacción. Cuando la prescripción sea superior a cinco (5) días la Entidad de Salud deberá reportar tal situación al Registro Único Nacional de Tránsito.
2. La licencia de conducción se cancelará:
  - 2.1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
  - 2.2. Por decisión judicial.
  - 2.3. Por muerte del titular. La Registradora Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.
  - 2.4. Por reincidencia al encontrarse conduciendo habiendo consumido sustancias psi-

coactivas de acuerdo con lo previsto por la Ley 1696 de 2013.

- 2.5. Por reincidencia en dos (2) oportunidades en la infracción establecida en el numeral 4 del artículo precedente de la presente ley.
- 2.6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar.
- 2.7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.
- 2.8. Por la pérdida de los 24 puntos en el año siguiente a su reasignación. Esta sanción se hará efectiva una vez queden en firme los actos administrativos correspondientes.
- 2.9. Por habersele prescrito al conductor medicamentos permanentemente que afecten la capacidad de reacción. Cuando la prescripción sea superior a cinco (5) días la Entidad Promotora de Salud deberá reportar tal situación al Registro Único Nacional de Tránsito.

Parágrafo 1°. La suspensión o la cancelación de la licencia de conducción implican la imposibilidad temporal para conducir cualquier tipo de vehículo automotor.

La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega material obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente por el período de la suspensión o cancelación, así como el registro de la sanción en el Registro Único Nacional de Tránsito.

En los casos de suspensión o cancelación de la licencia de conducción procederá la suspensión preventiva de la licencia de conducción hasta tanto se decida sobre la responsabilidad de contravenciones del presunto infractor.

Parágrafo 2°. Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación de la licencia de conducción, el conductor podrá volver a solicitar una nueva, salvo aquellos eventos en los que una autoridad judicial determine un período de cancelación diferente”.

#### TÍTULO IV SOBRE LOS VEHÍCULOS

Artículo 51. *Porte de documentos.* Los conductores de vehículos automotores, para poder circular, deberán portar siempre la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el certificado de revisión técnico-mecánica y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. No obstante lo anterior, en caso de que el conductor no los porte y la autoridad de control en vía pueda verificar la información en el RUNT, mediante cualquier mecanismo tecnológico, otorgarán al infractor un plazo de dos horas para presentarlos y se entenderá subsanada la falta.

Parágrafo. Las aseguradoras del Estado garantizarán el acceso a los seguros obligatorios para todos los vehículos en especial para la población más vulnerable o de alta accidentalidad como las motocicletas.

El seguro obligatorio para los vehículos antiguos y clásicos que necesiten circular por las vías nacionales podrá ser expedido por periodos semanales, mensuales o anuales.

Artículo 52. El artículo 29 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

*“Características Técnicas de los Vehículos y Elementos Conexos y de Reposición. Todos los vehículos que se importen, ensamblen, comercialicen o circulen por el territorio nacional y sus elementos conexos y de reposición, deberán cumplir con las condiciones y características técnicas, dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determinen conjuntamente los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, mediante reglamento técnico, para lo cual deben tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional y los compromisos internacionales del país en materia de obstáculos técnicos al comercio.*

*Las características técnicas de todos los vehículos automotores que se fabriquen o ensamblen nacionalmente, o se importen, para su comercialización o su uso, para circulación por el territorio nacional, a partir del 1° de enero de 2020 deberán incluir, como mínimo los siguientes componentes de seguridad: sistema de frenos ABS o alguno de condiciones de seguridad superiores, bolsas de aire, mínimo en las sillas delanteras, apoyacabezas y cinturones de seguridad en todas las sillas.*

*Los importadores, ensambladores o comercializadores de las motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros o cuatrimotos deberán entregar, junto con el automotor, un (1) casco de seguridad y un (1) chaleco o chaqueta reflectiva que cumplan con las condiciones técnicas que establezcan los Ministerios de Transporte y Comercio, Industria y Turismo, so pena de incurrir en las sanciones establecidas en el Estatuto del Consumidor.*

*Parágrafo 1°. Los acuerdos de reconocimiento mutuo en materia de reglamentos técnicos con autoridades de tránsito del exterior serán celebrados y administrados por el Ministerio de Transporte, previo concepto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Cuando los acuerdos de reconocimiento mutuo involucren la aceptación de resultados de evaluación de la conformidad realizados en el exterior, los mismos serán adelantados con el acompañamiento del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.*

*Parágrafo 2°. Los alcaldes municipales o distritales o la Superintendencia de Industria y Comercio sancionarán de conformidad con*

lo establecido en las normas de protección del consumidor, el establecimiento de comercio, almacén o establecimiento público que venda, expendá, rente o preste cascos de seguridad, chalecos o chaquetas reflectivas y otros que no cumplan con las condiciones indicadas en el reglamento técnico del producto”.

Artículo 53. El artículo 30 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

“Equipo de Prevención y Seguridad. Ningún vehículo automotor podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo, como mínimo:

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo, en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical, o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios que contendrá los elementos que mediante Resolución determine el Ministerio de la Protección Social o quien haga sus veces.
5. Un extintor con capacidad directamente proporcional a la dimensión del vehículo, el cual debe estar vigente y con carga.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto o cualquier otro sistema de seguridad o prevención que sustituya la necesidad de portarla de acuerdo a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.
9. Linterna en condiciones de operación.
10. Dos chalecos o chaquetas reflectivas.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte mediante reglamento fijará los elementos de este equipo que deben ser portados en las motocicletas y vehículos similares.

Parágrafo 2°. Ningún vehículo podrá tener defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante”.

Artículo 54. El artículo 37 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

“Registro inicial. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Parágrafo 1°. Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados dentro de los sesenta (60) días siguientes a la importación, cuando se

trate de fabricados o ensamblados en el exterior, o de la expedición de la factura, cuando se trate de vehículos nacionales.

De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de emergencia, siempre que estos sean donados a cuerpos de atención de emergencias pertenecientes al Sistema Nacional de Atención y Prevención de Desastres, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley.

Parágrafo 2°. Para efectos de realizar el registro inicial de cualquier vehículo automotor se requiere que las características técnicas de los sistemas de seguridad activa y pasiva, de dimensiones, carrocerías y pesos estén homologadas por el Ministerio de Transporte o por quien este designe para cumplir tal función, a través del procedimiento que determine el Gobierno nacional a través de reglamento técnico de vehículos.

El Ministerio de Transporte o quien este delegue, podrá realizar de manera selectiva la verificación de los vehículos homologados para constatar que estos cumplen con las condiciones aprobadas de homologación; si se verifica que el modelo del vehículo inspeccionado no cumple con las condiciones de la homologación, se solicitará a la Superintendencia de Industria y Comercio o a la autoridad que sea competente, la orden de suspensión de comercialización del modelo vehicular, hasta tanto no se supere dicha situación.

Parágrafo 3°. El Gobierno nacional podrá regular el ingreso de vehículos automotores por incremento al servicio particular. De igual forma, el Gobierno nacional, previo estudio técnico y concepto favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social podrá establecer la vida útil de los vehículos de servicio particular y de aquellos de servicio público a los cuales otra ley no les haya fijado una vida útil.

Parágrafo 4°. El Ministerio de Transporte establecerá un reglamento para el saneamiento de los registros que tengan algún vicio, siempre y cuando el vicio no configure un delito.

Parágrafo 5°. Se prohíbe el registro inicial de motocicletas de dos tiempos”.

Artículo 55. El artículo 39 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

“Matrículas. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito del país, no obstante, quien pretenda registrar un vehículo a su nombre, debe acreditar que tiene su domicilio en la jurisdicción del organismo de

*tránsito donde pretende realizar el trámite; de no existir organismo de tránsito departamental, municipal o distrital en el domicilio, este deberá realizar el registro en el organismo más cercano al de su domicilio.*

*Los propietarios de los vehículos tendrán la obligación de reportar ante el organismo de tránsito donde hayan registrado su vehículo o donde se encuentren, los cambios de domicilio, dentro de los dos (2) meses siguientes a dicho cambio, so pena de incurrir en sanción de 15 SMLD. La misma sanción se aplicará al propietario cuando se compruebe que el registro del vehículo automotor se realice en un lugar diferente al de su domicilio, debiendo realizarse el traslado de cuenta respectivo.*

*Parágrafo 1°. La prueba del domicilio se podrá realizar a través de declaraciones tributarias, pago de servicios públicos domiciliarios, certificado de existencia y representación legal o declaración juramentada ante notario o juez de la República.*

*Parágrafo 2°. En el caso de personas jurídicas que tengan sucursales, agencias o establecimientos comerciales en lugares diferentes al domicilio social, los vehículos podrán registrarse en cualquiera de los organismos de tránsito competentes del domicilio social, o de las sucursales, agencias o establecimientos comerciales”.*

Artículo 56. El artículo 40 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

*“Cancelación. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por una o varias de las siguientes causales:*

- 1. Destrucción física total del vehículo.*
- 2. Pérdida definitiva.*
- 3. Exportación o reexportación.*
- 4. Hurto.*
- 5. Desaparición documentada.*
- 6. Orden de autoridad judicial.*

*El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento para la realización de la cancelación de la licencia de tránsito en cada uno de estos eventos.*

*En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada en un término no superior a doce (12) horas.*

*Parágrafo. En caso de destrucción física total del vehículo, debe informarse al Ministerio de Transporte de este hecho para proceder a darlo de baja del Registro Nacional Automotor. En ningún caso podrá matricularse un vehículo nuevamente con esta serie y número”.*

## TÍTULO V

### REGLAS DE CIRCULACIÓN PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS,

### MOTOTRICICLOS, MOTOCARROS, CUATRIMOTOS Y DEPORTIVOS O RECREATIVOS

Artículo 57. *Normas específicas para motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos y deportivos o recreativos.* Las motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos y deportivos o recreativos se sujetarán a las siguientes normas específicas de comportamiento:

1. Deben transitar ocupando un carril y nunca utilizar las vías exclusivas para peatones, ciclistas, servicio público de transporte.
2. Por su integridad, nunca deben transitar por los carriles de alta velocidad.
3. Podrán llevar un acompañante en la parte trasera de su vehículo, el cual también deberá utilizar casco de seguridad y el chaleco o chaqueta reflectiva exigida para el conductor.
4. En este tipo de vehículos no podrán transportarse menores de siete (7) años o mujeres en notorio estado de embarazo.
5. Deberán usar, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales; de igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
6. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
7. El conductor y el acompañante deberán usar siempre casco de seguridad que cumpla con los materiales y condiciones de fabricación que determine el Ministerio de Transporte, de igual forma el reglamento determinará las condiciones de uso del casco de seguridad. Los alcaldes municipales o distritales sancionarán con multa de cien (100) salarios mínimos legales diarios, el establecimiento de comercio, expendio, almacén o establecimiento público que venda, expendia, rente o preste cascos de seguridad que no cumplan con las condiciones indicadas por el Ministerio de Transporte, de igual forma deberá sellarse por el término de diez (10) días el establecimiento.
8. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, los caracteres alfanuméricos de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

9. El conductor y el acompañante deberán utilizar siempre chaqueta o chaleco reflectivo.
10. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.
11. No podrán transportarse personas o cosas delante del conductor.
12. El conductor deberá llevar vestimenta idónea que cubra todo el cuerpo.
13. El conductor deberá llevar siempre zapatos que cubran totalmente los pies.
14. El conductor que utilice la motocicleta como medio de trabajo deberá usar en todo momento, traje para motociclista con alta resistencia a la abrasión y protectores de hombros, codos y rodillas.
15. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás del otro, por lo que queda prohibida la circulación en paralelo, excepto cuando se estén realizando maniobras de adelantamiento.
16. No deben sujetarse o viajar cerca de otro vehículo de mayor tamaño que pueda succionarles hacia las ruedas, o lo oculten de la vista de los conductores que transitan en sentido contrario.
17. No deben conducir en sentido contrario a la circulación.
18. Los conductores no deben conducir habiendo consumido alcohol u otra sustancia psicoactiva.
19. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Para maniobras de adelantamiento utilizarán siempre el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar manteniendo una distancia lateral de 1,50 metros en el adelantamiento.

Parágrafo 1°. Serán responsables solidariamente las empresas de servicios de mensajería, domicilios u otras actividades frente al incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores vinculados a estas empresas, en el cumplimiento de sus labores.

Parágrafo 2°. Será sancionado con multa de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes la persona que venda, comercialice o arriende una motocicleta a una persona que no haya obtenido una licencia de conducción válidamente de acuerdo con lo previsto por la presente ley.

#### TÍTULO VI

##### LÍMITES DE VELOCIDAD

Artículo 58. Adiciónese el parágrafo del artículo 107 del Código Nacional de Tránsito con el siguiente inciso:

Si no existe señalización, se presumirá para todos los efectos, que la velocidad de circulación permitida en el respectivo sector será la máxima autorizada en los artículos 106 y 107.

#### TÍTULO VIII

##### OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 59. El artículo 112 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

*“Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales no opera la prohibición”.*

Artículo 60. El artículo 125 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

*“Inmovilización. La inmovilización, en los casos a que se refiere este Código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente.*

*La inmovilización procede en los siguientes eventos:*

1. *Transitar en vehículos no automotores sin los dispositivos luminosos requeridos.*
2. *Conducir un vehículo automotor sin llevar consigo la licencia de conducción, sin portar el original de la licencia de tránsito, los seguros exigidos por la ley o el certificado de revisión técnico-mecánica.*
3. *Conducir un vehículo automotor con la licencia de conducción vencida, adulterada o ajena o no cumplir con las restricciones estipuladas o los requisitos exigidos.*
4. *Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambio en las características que identifican un vehículo automotor, cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo.*
5. *Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas; con una sola placa, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito o con placas falsas.*

6. *No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor, clase o tipo de carrocería, chasis, VIN, número de puertas o color de un vehículo.*
  7. *Estacionar un vehículo en sitios prohibidos o en espacios destinados para los peatones.*
  7. *No disponer el vehículo de los cinturones de seguridad o de los sistemas de retención de menores cuando corresponda de acuerdo con el reglamento.*
  8. *Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.*
  9. *Conducir un vehículo automotor escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.*
  10. *Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas.*
  11. *No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas.*
  12. *Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos.*
  13. *Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad.*
  14. *No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes.*
  15. *Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción.*
  17. *Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente, o teniéndola, conducir un vehículo de una categoría diferente a la que está autorizado por la licencia.*
  18. *Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, o con luces no reglamentadas, en las horas o circunstancias en que lo exige este Código.*
  17. *Transportar carga con peso superior al autorizado. En este caso, el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.*
  18. *Circular en vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.*
  19. *Llevar personas en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos.*
  22. *Portar luces exploradoras en la parte posterior del vehículo.*
  20. *Para el caso de los ciclistas: Circular en horas nocturnas sin llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que reflecte luz roja, o no utilizar el casco de seguridad o la prenda reflectiva cuando corresponda de acuerdo a la reglamentación.*
- En los anteriores eventos la inmovilización perdurará hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción para lo que la autoridad de tránsito otorgará un plazo de dos horas.*
- En el caso de motociclistas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos se procederá a la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre en los siguientes eventos:*
1. *Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.*
  2. *No detenerse ante una luz roja de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.*
  3. *Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.*
  4. *Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.*
  5. *No utilizar el tipo de casco de seguridad o el chaleco o chaqueta reflectiva en la forma que lo establezca el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, por parte del conductor o el acompañante de la motocicleta.*
  6. *Conducir vehículo automotor o no automotor con una concentración de alcohol igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, o la presencia en el organismo de otra sustancia psicoactiva de las que afectan la capacidad para conducir vehículos automotores. En este evento se procederá a la inmovilización, hasta tanto la autoridad competente decida sobre la imposición de la sanción en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.*

7. No acceder o no permitir la realización de las pruebas de alcoholemia a que se refiere el presente Código. En este evento se procederá a la inmovilización, hasta tanto la autoridad competente decida sobre la imposición de la sanción en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.
8. Prestar servicio público en vehículos no automotores contrariando la regulación establecida por la autoridad competente: el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
9. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito; en este evento el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
10. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos el vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.
11. Transportar sustancias peligrosas, explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles o mercancías de contrabando o no autorizados. En estos casos el vehículo será inmovilizado por seis meses.

*Parágrafo 1°. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.*

*En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.*

*Las anteriores multas serán impuestas y ejecutadas por los respectivos Alcaldes Municipales.*

*Parágrafo 2°. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.*

*Parágrafo 3°. Cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo inmovilizado, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor, previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco (5) días. Cuando se trate de vehículos de servicio público, copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre vinculado el vehículo.*

*El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.*

*Parágrafo 4°. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.*

*La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.*

*Parágrafo 5°. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.*

*Parágrafo 6°. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.*

*Parágrafo 7°. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente”.*

Artículo 61. El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**“Artículo 129. De los informes de tránsito.** Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este Código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no

*fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que es el presunto responsable de la infracción, para que dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la notificación rinda sus descargos.*

*Parágrafo 1°. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.*

*Parágrafo 2°. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Durante el procedimiento sancionatorio el ciudadano podrá aportar en su defensa pruebas conseguidas mediante las ayudas tecnológicas”.*

Artículo 62. Sin perjuicio de la competencia de los Organismos de Tránsito, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa, suspender hasta por tres (3) meses la licencia de conducción y su registro en el RUNT, cuando existan pruebas que permitan concluir que fue tramitada sin el lleno de todos los requisitos legales o que no se cumplió por parte de los organismos de apoyo con los procedimientos establecidos para la certificación de la aptitud en conducción, de la condición física, mental y de coordinación motriz para conducir o de evaluación teórica práctica ante las autoridades competentes. Si transcurrido el plazo de la suspensión no se han subsanado las causas que le dieron origen, la Superintendencia ordenará al organismo de tránsito que expidió la licencia que la cancele de acuerdo con el procedimiento previsto por el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 63. *Responsabilidad de los propietarios de los vehículos y las empresas de transporte.* Como consecuencia de los deberes de responsabilidad y cuidado que le asisten a los propietarios y a las empresas de transporte público sobre sus vehículos, serán responsables de las infracciones cometidas por los conductores. Igualmente, las empresas serán responsables de garantizar que los conductores que contraten para la prestación del servicio se encuentren a paz y salvo por concepto de multas y sanciones de tránsito.

Esta responsabilidad consistirá en la imposición de una multa equivalente a un (1) salario mensual vigente, por cada tres (3) infracciones cometidas en vehículos de su propiedad o vinculados a ella y de diez (10) salarios mínimos mensuales vigentes por cada dos (2) accidentes, por omisión del deber de cuidado frente a la actividad peligrosa de conducción de vehículos. Igualmente responderán

solidariamente por los daños que ocasionen los vehículos.

Parágrafo. En aquellos eventos donde de acuerdo con los registros de información de los organismos de tránsito o del Ministerio de Transporte (RUNT), se verifique que el vehículo con el cual presuntamente se cometió la infracción, es objeto de un contrato de *leasing* financiero, arrendamiento operativo o fiducia y el locatario, arrendatario o fideicomitente tenedor esté inscrito en tales registros, la orden de comparendo deberá notificarse únicamente al locatario, arrendatario o fideicomitente tenedor, según el caso. En caso de no encontrarse inscrito el locatario, arrendatario o fideicomitente tenedor en los mencionados registros, se procederá a notificar al propietario del vehículo, pudiendo este exonerarse de la responsabilidad contravencional acreditando la existencia del contrato con el locatario, arrendatario o fideicomitente tenedor, e indicando los datos completos de este, para que la autoridad de tránsito pueda continuar la actuación contra quien cometió la infracción.

Artículo 64. El ordinal C 35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

**“C.35.** *No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado. Esta infracción se causará únicamente cuando el vehículo se encuentre en movimiento o estacionado en vía pública, previo comparendo será impuesto por un agente de tránsito o cuando el vehículo haya sido detectado en movimiento por un dispositivo técnico o tecnológico”.*

Artículo 65. El artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

**“Artículo 135. Procedimiento.** *Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:*

*Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.*

*Para el servicio público además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.*

*La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo,*

el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. Solamente se podrá hacer uso de estos medios cuando el vehículo se encuentre en movimiento, cuando el conductor no atienda la orden de detenerse impartida por el agente de tránsito o cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor no se halle presente.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1°. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

Sin perjuicio de lo anterior, el SIMIT y los Centros Integrales de Atención CIAS tendrán la obligación de hacer cobro persuasivo sin generar por dicha acción cobro alguno diferente al que ya le reconoce el Código Nacional de Tránsito a cada uno de ellos. Para tal efecto los organismos de tránsito, DITRA y el RUNT deberán garantizar el acceso a la información en forma gratuita sobre los comparendos impuestos y la información que se requiera para adelantar dicho cobro”.

Artículo 66. El artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

**“Artículo 136. Reducción de la multa.** Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los diez (10) días siguientes hábiles a la orden de

comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte, a estos se le cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. El curso se podrá realizar en cualquier Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito del país debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, independientemente de la jurisdicción donde fue detectado el infractor.

2. Cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención, se les cancelará por el curso dictado un 25% del valor a pagar de la multa. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o
3. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el ciento por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles. El inculpado podrá solicitar como prueba la declaración del agente de tránsito que le impuso el comparendo, para lo cual la autoridad que conoce del caso dispondrá lo necesario con el fin de asegurar su comparecencia. Si el agente de tránsito no comparece, se exonerará al presunto infractor.

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del comparendo, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

*En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el ciento por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley. Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.*

*Parágrafo. Para garantizar el debido proceso al infractor, los organismos de tránsito, el SIMIT y el RUNT según sea el caso deberán permitir a los centros integrales de atención el acceso gratuito al registro de infracciones de tránsito a través de medios tecnológicos con el fin de suministrar la información en tiempo real y oportuna y que puedan acceder al curso dentro de los términos acá establecidos”.*

Artículo 67. El parágrafo 2º del artículo 159 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

*“Parágrafo 2º. Las multas impuestas en áreas urbanas donde existe contrato o convenio con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito pagados por los distritos, municipios o departamentos serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción. El monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales y en las áreas rurales de los municipios se distribuirá de la siguiente manera: un diez por ciento (10%) para el municipio donde se impuso la multa y el saldo restante para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional con destino a la creación, dotación y mantenimiento de una Central Nacional Unificada de Tránsito que integre la vigilancia de todas las vías nacionales y demás gastos institucionales siempre y cuando esta Dirección suministre el personal y equipos tecnológicos para desarrollar los operativos sin cargo para los municipios”.*

Artículo 68. *Medidas tendientes a garantizar la efectividad de las sanciones de tránsito.* Atendiendo al fin persuasivo de las sanciones de tránsito, las autoridades de tránsito contarán con las siguientes facultades y medidas para hacer efectivas las sanciones que imponen:

1. Podrán hacer efectivas las multas que imponen a través de la jurisdicción coactiva, con arreglo a lo que sobre ejecuciones fiscales dispone el Código General del proceso o el Estatuto Tributario.
2. No podrán realizar trámites de tránsito ni transporte, ni celebrar contratos estatales quienes no estén a paz y salvo por multas

e infracciones de tránsito de acuerdo con el SIMIT.

3. Tendrán preferencia de acceso a beneficios, programas e incentivos del Estado quienes no presenten cartera morosa por multas de tránsito, así como las personas que no hayan perdido puntos en su licencia de conducción en los últimos cinco (5) años.

Artículo 69. *Capacidad de pago.* Las multas establecidas en el Código Nacional de Tránsito podrán reducirse hasta en un 50% dependiendo de la capacidad de pago del infractor, de acuerdo a la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte donde se incluirán parámetros objetivos y de fácil comprobación para la autoridad de tránsito que permitan determinar los casos en que procede la reducción.

Artículo 70. *Destinación.* Los recursos provenientes de la imposición de multas o sanciones por infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo a las normas presupuestales respectivas, deberán destinarse a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial. Estos recursos podrán remunerar los gastos en que incurran las autoridades para ejercer sus funciones.

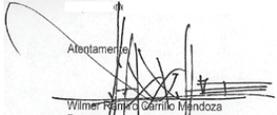
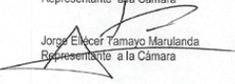
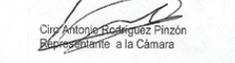
Las autoridades de tránsito que no cumplan con los indicadores y metas en materia de seguridad vial, previo análisis de las circunstancias y gestión, perderán la titularidad de las multas en el porcentaje que defina el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, el cual en ningún caso podrá ser superior al 20% del recaudo efectivo anual. La Agencia nacional de Seguridad Vial será la titular de estos recursos y deberá ejecutarlos de acuerdo a su ley de creación.

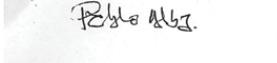
Artículo 71. *Amnistía.* A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de doce (12) meses, prorrogable en seis (6) meses vía decreto por el Gobierno nacional, todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes de la expedición de la presente ley, podrán acogerse a un descuento total de los intereses de mora y del cincuenta por ciento (50%) del valor del comparendo previa realización del curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 y para ello podrán celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca el organismo de tránsito de acuerdo a la ley, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo o el plazo adicional en caso de que el Gobierno nacional así lo determine. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción, y en el mismo el conductor y el organismo de tránsito dejarán

constancia de las deudas sobre las cuales operó este fenómeno.

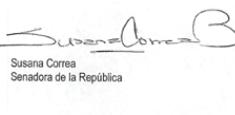
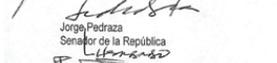
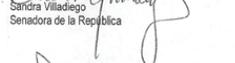
Artículo 72. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

 Wilmer Fariñas Garrido Mendoza Representante a la Cámara	 Hugo Hernán González Medina Representante a la Cámara
Alfredo Ape Cuello Baule Representante a la Cámara	Inés Cecilia López Flórez Representante a la Cámara
 Altiano Alonso Giraldo Arboleda Representante a la Cámara	 Iván Barro Aguado Zapata Representante a la Cámara
 Carlos Alberto Cuero Valencia Representante a la Cámara	Jaime Felipe Lozada Polanco Representante a la Cámara
Carlos Eduardo Guevara Villabón Representante a la Cámara	Jairo Enrique Castiblanco Parra Representante a la Cámara
 Diego Patiño Amariños Representante a la Cámara	 Jorge Eliecer Tamayo Marulanda Representante a la Cámara
Edgar Alexander Cipriano Moreno Representante a la Cámara	Martha Patricia Villalba Hodwalker Representante a la Cámara
Fredy Antonio Anaya Martínez Representante a la Cámara	Victor Javier Correa Vélez Representante a la Cámara
 Héctor Javier Osorio Botello Representante a la Cámara	 Cipriano Rodríguez Pinzón Representante a la Cámara

  
Roberto Abiz

Senadores

 Mauricio Aguilar Senador de la República	 Susana Correa Senadora de la República
 Jorge Pedraza Senador de la República	Andrés Zuccardi Senador de la República
 Evert Bustamante Senador de la República	 Sandra Villadiego Senadora de la República
Mario Alcocer Senador de la República	 Laureano Acuña Díaz Senador de la República
Ángel Custodio Senador de la República	

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. JUSTIFICACIÓN

El aumento en la circulación de vehículos por las vías de Colombia y el continuo crecimiento del número de habitantes en nuestras ciudades constituyen un tema de todos los asociados, desde el ciudadano común hasta las más altas esferas del Gobierno nacional, pero los comentarios, las ideas, y en general la preocupación por el asunto debe dejar de circunscribirse a la realización de charlas, documentos sueltos, estudios sobre accidentalidad y convertirse en soluciones eficientes.

La necesidad de mejorar la gestión del tráfico tanto en las ciudades como en carretera es evidente,

no solo en nuestro país, sino en todo el mundo. La congestión creciente, y la consecuente pérdida de eficiencia de los sistemas implementados para obtener este resultado, junto con el paulatino crecimiento de la preocupación por mejorar la seguridad de los vehículos, impulsa cada día al Gobierno nacional, de la mano con los principales actores de la movilidad, a propender por lograr la conformación de un sistema de tránsito adecuado para satisfacer tales necesidades.

En Colombia y Latinoamérica existen tres factores que explican el aumento de movilidad: el crecimiento de la población, el aumento de la proporción de adultos y, por supuesto, el acrecentamiento económico; este último permite la adquisición de vehículos o motocicletas.

La accidentalidad en Colombia resulta ser en término de fallecimientos y heridas más problemática que la violencia que causa lo que se denomina como “orden público” y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos que circula en Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a países del mundo con mucho mayor número de vehículos, en los cuales la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en nuestro país.

La Universidad de los Andes ha efectuado una investigación<sup>1</sup> en la que se demuestra que cada vez en Colombia hay más motos y más automóviles. “En los últimos años, de la mano del crecimiento económico, las ciudades colombianas han tenido un aumento significativo del registro de automóviles nuevos. Esto ha venido acompañado en diferentes grados por un crecimiento muy fuerte del número de motos en el país. Sin embargo, la motorización de Colombia es baja en comparación con países de desarrollo similar; menos de siete carros y cinco motos por cada cien habitantes”, dice el informe.

Este es el punto de partida clave para empezar a consolidar conceptos, analizar presentes y observar futuros próximos. En el aspecto vial sí que es fundamental tener en cuenta la planificación, partiendo de las necesidades y carencias que tiene la sociedad particular, justificándose, de esta manera, la actualización de las disposiciones legales que pretenden acoger esta realidad.

El papel del Estado como autoridad en la sociedad debe hacerse apreciable en forma diligente, técnica y apegada a la labor pedagógica, a tiempo que enérgica para los infractores, reafirmando su presencia para brindar a la sociedad un marco legal que se adecúe en el tiempo a las constantes transformaciones de los usos sociales, de las características de los vehículos y de las vías y al tiempo prevea y mejora la normatividad existente.

<sup>1</sup> Acevedo, Jorge. “El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040”. Universidad de Los Andes. Bogotá, D. C. 2009.

Otro factor determinante en los temas de movilización lo constituye la tecnología, la cual, en forma de electrónica avanzada, sensores, informática y telecomunicaciones está disponible para su utilización en aplicaciones que propicien el mejoramiento de la movilización y la disminución de la accidentalidad vial a lo largo y ancho de la geografía nacional. Sin embargo, el despliegue de esta tecnología requiere de, entre otros factores, el compromiso de las instituciones por efectivizar los mecanismos que propendan a tal fin y la aceptación por parte de los usuarios del sistema.

La Ley 769, que contiene el Código Nacional de Tránsito fue expedida en el año 2002 y pese a sus múltiples modificaciones legales y reglamentaciones gubernamentales aún presenta vacíos y defectos que no permiten consolidar un sistema de tránsito adecuado a las necesidades de nuestro país.

La presente iniciativa legislativa tiene como objeto principal modificar decisiones tomadas en leyes anteriores, con miras de garantizar la conformación de un régimen legal del tránsito que reúna las normas y disposiciones necesarias para tal efecto.

## 2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se compone de setenta y cuatro (74) artículos que modifican algunas normas de la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito Terrestre– desarrollando los siguientes temas fundamentales:

### 2.1. Principios rectores de tránsito

Aspecto muy importante del presente proyecto lo constituye la inclusión de los principios rectores del tránsito.

En la teoría del derecho<sup>2</sup> se reconocen a los principios y a las reglas como categorías de normas jurídicas. Ambas se suelen clasificar dentro de dicho concepto pues desde un punto de vista general (principio) o desde otro concreto y específico (regla) establecen aquello que es o debe ser. Así las cosas, tanto los principios como las reglas al tener vocación normativa se manifiestan en mandatos, permisiones o prohibiciones que delimitan y exigen un determinado comportamiento. Así lo ha establecido la Corte Constitucional al manifestar<sup>3</sup>:

*“Los principios (...), consagran prescripciones jurídicas generales que suponen una delimitación política y axiológica reconocida y, en consecuencia, restringen el espacio de interpretación, lo cual hace de ellos normas de aplicación inmediata, tanto por el legislador como por el juez constitucional. (...) Su alcance normativo no consiste en la enunciación de ideales que deben guiar los destinos institucionales y sociales con el*

*objeto de que algún día se llegue a ellos; su valor normativo debe ser entendido de tal manera que signifiquen una definición en el presente, una base [deontológico]-jurídica sin la cual cambiaría la naturaleza misma de la Constitución y por lo tanto toda la parte organizativa perdería su significado y su razón de ser. Los principios expresan normas jurídicas para el presente; son el inicio del nuevo orden”.*

La principal diferencia entre principios y reglas radica en la especificidad de sus órdenes o preceptos, pues mientras los “*principios*” son típicas normas de organización, mediante los cuales se unifica o estructura cada una de las instituciones jurídicas que dan fundamento o valor al derecho, a través de la condensación de valores éticos y de justicia, las “*reglas*” constituyen normas de conducta que consagran imperativos categóricos o hipotéticos que deben ser exactamente cumplidos en cuanto a lo que ellas exigen, sin importar el ámbito fáctico o jurídico en el que se producen.

Así las cosas, mientras las “*reglas*” se limitan a exigir un comportamiento concreto y determinado, los “*principios*” trascienden a la mera descripción de una conducta prevista en un precepto jurídico, para darle valor y sentido a muchos de ellos, a través de la unificación de los distintos pilares que soportan una institución jurídica. En este aspecto, la doctrina<sup>4</sup> ha sostenido que:

*“[Los principios constituyen los] soportes estructurales del sistema entero del ordenamiento, al que por ello prestan todo su sentido. Son <<generales>> por lo mismo, porque trascienden de un precepto concreto y organizan y dan sentido a muchos, y, a la vez, porque no deben confundirse con apreciaciones singulares y particulares que pudieran expresar la exigencia de una supuesta <<justicia de caso concreto>> (...) Son los principios institucionales los que organizan las distintas normas reguladoras disponibles para el régimen de la institución, los que dan a las mismas todo su sentido y alcance, y a la vez, los que precisan, según una lógica propia, la articulación de todas ellas, así como la solución procedente en caso de insuficiencia de alguna de ellas o de laguna. Los principios institucionales son principios generales del Derecho porque trascienden a las normas concretas y porque en ellos se expresa siempre necesariamente un orden de valores de justicia material; son así, a la vez, nódulos de condensación de valores ético-sociales y centros de organización del régimen positivo de las instituciones y animadores de su funcionamiento”.*

Los principios como lo reconoce la doctrina están llamados a cumplir en el sistema normativo los siguientes papeles primordiales: (i) Sirven de base y fundamento de todo el ordenamiento

<sup>2</sup> Alexy, Robert. Teoría de los derechos fundamentales. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid. 2002. Pág. 83.

<sup>3</sup> Sentencia T-406 de 1992, M. P. Ciro Angarita Barón.

<sup>4</sup> García de Enterría, Eduardo. Fernández. Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. Octava Edición. Editorial Civitas. Madrid. Págs. 74 y 75.

jurídico; (ii) actúan como directriz hermenéutica para la aplicación de las reglas jurídicas; y finalmente, (iii) en caso de insuficiencia normativa concreta y específica, se emplean como fuente integradora del derecho. En estos términos, es indiscutible que los principios cumplen una triple función de fundamento, interpretación e integración del orden jurídico.

Se reconoce a los principios como fundamento, en la medida en que contribuyen a la organización deontológica de las distintas instituciones que dan soporte a la vida jurídica, esto es, fijan los criterios básicos o pilares estructurales de una determinada situación o relación social que goza de trascendencia o importancia para el derecho, como ocurre, por ejemplo, con los contratos, el matrimonio, la responsabilidad o el ejercicio del poder público en sus distintas expresiones. De donde resulta que, en cumplimiento de esta función, los principios se convierten en el punto cardinal que sirve de orientación para la aplicación de las innumerables reglas jurídicas que se apoyan sobre unos mismos valores que las explican, justifican y las dotan de sentido.

En cuanto a su función como instrumento para la interpretación, la jurisprudencia constitucional ha sostenido que los principios se convierten en guías hermenéuticas para descifrar el contenido normativo de las reglas jurídicas que al momento de su aplicación resulten oscuras, dudosas, imprecisas, indeterminadas o aun contradictorias en relación con otras normas de rango superior, incluyendo dentro de las mismas a los principios de naturaleza constitucional. En Sentencia T-005 de 1995, al referirse a la aplicación del principio de solidaridad en materia de seguridad social, se expuso:

*“Los principios sirven para sustentar soluciones a los problemas de sopesamiento de intereses y valores, de tal manera que la decisión final no habría sido la misma de no existir dicho principio”.*

De igual manera, en Sentencia T-058 de 1995, la Corte manifestó que: *“Los principios juegan un papel esencial en la interpretación jurídica, en especial cuando se presentan casos difíciles, producto del conflicto de varias normas”.*

Finalmente, los principios cumplen una función de integración, ya que asumen el rol de fuente formal del derecho ante la insuficiencia material de la ley para regular todas y cada una de las situaciones que se puedan presentar en el devenir social. El ordenamiento jurídico crea así un mecanismo que les permite a todos los operadores y, en especial, a los jueces, resolver los problemas que escapan a la previsión humana en el momento de expedir los correspondientes estatutos normativos dirigidos a regular su comportamiento, o que se presentan como nuevos, en atención al desarrollo progresivo de la sociedad

y a la exigencia de darle una respuesta jurídica a las múltiples necesidades que en esta se presentan.

Son varios los preceptos que le asignan a los principios las funciones anteriormente descritas. A título meramente ilustrativo, destacaremos los siguientes:

- El artículo 230 de la Constitución Política Nacional que al someter a los jueces en el desarrollo de la función jurisdiccional al imperio del ordenamiento jurídico, reconoce a los principios generales del derecho como criterios auxiliares de la actividad judicial.

- El artículo 8° de la Ley 153 de 1887, dispone que cuando haya ley exactamente aplicable al caso controvertido, se aplicarán las leyes que regulan casos o materias semejantes, y en su defecto, la doctrina constitucional y las reglas o principios generales de derecho.

Así, cuando hablamos de Principios Rectores del Tránsito aludimos a los postulados generales que sirven de base y orientan la actividad del Estado, considerado en su concepción amplia, en la regulación y ejecución del sistema general de tránsito. También les cabe a estos principios la relevante función de servir como guía de interpretación y aplicación de la Ley de Tránsito, indispensables para llenar los vacíos que la normatividad existente presenta y evitar la concurrencia de otros regímenes legales para su complementación.

En este sentido, se proponen principios elevados al rango de normas jurídicas con todas las implicaciones que ello importa, empezando por su carácter de obligatoriedad general y su primacía sobre las demás leyes inferiores al momento de resolver cualquier conflicto en materia de interpretación o aplicación de las leyes de tránsito. Y se dice primacía sobre las demás ya que se trata de normas jurídicas que por concretar postulados inspiradores de todo el ordenamiento jurídico del tránsito tienen rango superior a las demás.

De esta manera, los Principios Rectores del Tránsito son las pautas o directrices que debe respetar el operador de las normas de tránsito al aplicarlas y que en la práctica se cristalizan en las garantías y acciones operativas que se desprenden de la intervención en el sistema de tránsito, según las necesidades.

Teniendo en cuenta esta referencia terminológica, el presente proyecto propone los siguientes Principios Rectores del Tránsito: Protección a la vida, Seguridad vial, Accidentalidad como problema de salud pública, Oportunidad, Facilidades tecnológicas, Cubrimiento, Autorregulación, Responsabilidad, Libertad de acceso, Equilibrio entre autonomía territorial y centralización, Trámites efectivos para la protección de la vida, Plena identificación, Libre circulación, Educación, Descentralización y Movilidad.

Estos Principios Rectores del Tránsito deberán:

- Orientar al legislador al redactar las normas de tránsito
- Orientar y regir la actividad de los operadores del sistema de tránsito con los agentes del mismo
- Orientar a la rama ejecutiva del poder público al momento de establecer políticas de tránsito y movilidad, respetuosas de los principios a la vida y la integridad de las personas
- Servir de guía de interpretación a los jueces a fin de desentrañar el sentido y alcance de las normas de tránsito y establecer la primacía de estas, declarando la ilegalidad de los reglamentos y de las normas inferiores que se le opongan.

## 2.2. Sobre las Autoridades de Tránsito

En aplicación de los principios constitucionales de la distribución de funciones entre las diferentes ramas del poder público, la especificidad en el ejercicio de las funciones que atribuye el ordenamiento y el carácter unitario del Estado colombiano, si bien es cierto que las autoridades locales gozan de ciertas facultades que le permita la organización y el control de la circulación dentro de su jurisdicción, no es menos cierto que por tener el carácter de actos y decisiones administrativas dichas decisiones adoptadas por las autoridades locales o territoriales, deben respetar la jerarquía normativa que eleva a la Constitución como esfinge superior y tiene seguidamente la Ley y los reglamentos nacionales como instrumentos de ejecución de los postulados supremos.

En virtud de lo anterior, las decisiones, medidas o actos que adopten las autoridades territoriales deben respetar, no solo la Constitución, sino también las leyes adoptadas por el Congreso de la República y los reglamentos que expida el Gobierno Nacional. Una interpretación contraria nos llevaría al absurdo de permitir que a través de un acto administrativo local, se suspenda o deje sin efecto la ley o el reglamento, con lo cual se iría en contravía del propósito perseguido por el legislador en esta materia, que no es otro que cumplir con el cometido de “unificar” las normas sobre policía de tránsito.

La organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia de las entidades territoriales, las cuales, con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía, podrán establecer los mecanismos, crear las dependencias que estimen necesarias o suscribir los acuerdos o convenios que consideren necesarios para el efecto.

Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias y de las funciones que les han sido asignadas por la ley, deberán obrar con estricto apego al principio de coordinación que garantice

la articulación de los niveles nacional y territorial. En este sentido, las autoridades públicas poseen la prerrogativa constitucional de actuar de manera armónica y coordinada en el cumplimiento de sus funciones y en la consecución de los objetivos para los cuales fueron creadas.

Del contenido de las normas propuestas en los artículos 2°, 3°, 4°, 5°, 6° y 7° del presente proyecto de ley se desprenden diferentes elementos que es importante tener presentes:

1. Se establece la posibilidad de revocarse, de oficio por parte del Ministerio de Transporte, de conformidad con las causales señaladas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, las decisiones adoptadas por las autoridades locales de tránsito;

2. Se asigna a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la función de vigilar y monitorear las obligaciones que corresponde a las autoridades de tránsito territorial de tener como criterios de planeación y control operativo, las estadísticas de accidentalidad y seguridad vial de su jurisdicción remitiendo informes periódicos a la Superintendencia de Puertos y Transporte a fin de que esta, en cumplimiento de sus deberes legales y reglamentarios, ejerza las funciones de vigilancia, supervisión, control y sanción en caso de incumplimiento.

3. Se impone la obligación, a las autoridades de tránsito que pretendan implementar medidas restrictivas de la movilidad que superen en el tiempo los seis (6) meses, de obtener concepto técnico, previo y favorable del Ministerio de Transporte, a excepción de las medidas establecidas por consulta popular, las cuales no podrán ser modificadas por ninguna autoridad.

4. De acuerdo con el contenido del párrafo del artículo 4°, los vehículos eléctricos, híbridos y de otras tecnologías ecológicas, así como los antiguos y clásicos y los que transporten personas en condición de discapacidad se encuentran exentos de restricciones a la movilidad, en atención a sus especiales condiciones técnicas operativas, o de la función social que cumplen.

5. En cumplimiento de sus funciones de supervisión que son propias, a la Superintendencia de Puertos y Transporte se le asigna la función de implementar mecanismos tecnológicos de información que permitan garantizar la validez y veracidad de la información que generen los organismos de tránsito durante la realización de los trámites delegados a estas entidades.

## 2.3. Organismos de Apoyo al Tránsito

Propone el proyecto de ley la inclusión de un título específico, dedicado a los Organismos de Apoyo al Tránsito entendiendo como tales aquellas personas jurídicas, de naturaleza pública, privada o mixta que cumplen con labores de capacitación, evaluación, diagnóstico técnico, colaboración o apoyo en materia de tránsito y

seguridad vial a las autoridades de tránsito. En tal sentido, se consideran organismos de apoyo al tránsito los centros de enseñanza automovilística, centros de apoyo logístico para evaluación, centros de reconocimiento de conductores, centros de diagnóstico automotor, centros integrales de atención, organismos evaluadores de la idoneidad para la conducción, operadores de equipos para la detección electrónica de infracciones de tránsito, fabricantes, proveedores y personalizadores de especies venales para los organismos de tránsito, operadores, bajo cualquier modalidad, de servicios de tránsito para los organismos de tránsito o toda aquella entidad que pretenda prestar servicios permanentes a los organismos de tránsito, incluidos los operadores del RUNT y Simit, atribuyéndole el carácter de servicio público a la actividad por ellos desarrollada.

Las condiciones de habilitación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo serán reglamentadas por los Ministerios de Transporte, Salud y Protección Social, Comercio Industria y Turismo, Trabajo, Educación, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, según corresponda, en un término no superior a seis (6) meses. Los Organismos de Apoyo que se encuentran habilitados al momento de expedición de la ley quedan habilitados automáticamente siempre que dentro de los 24 meses posteriores a la expedición de la reglamentación se ajusten a los nuevos requisitos.

Se consagra la facultad de supervisión integral (subjetiva y objetiva) en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte, sin perjuicio de las labores de supervisión que para los casos específicos deban ejercer la Superintendencia de Industria y Comercio, Superintendencia Nacional de Salud, Secretarías de Salud y Educación del orden municipal, distrital o departamental o las autoridades ambientales o de tránsito contratantes, en materia de metrología legal y competencia, salud, educación, ambiental y contractual.

Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, como los expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos.

En atención a las dificultades de acceso del sector financiero en algunas regiones del país, se introduce la posibilidad de efectuar el recaudo de los servicios y derechos que prestan los organismos de apoyo a través de entidades financieras vigiladas por la Superintendencia

Financiera de Colombia u operadores postales de pago habilitados o autorizados que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los Organismos de Apoyo no podrán ofertar ni vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en el alcance de las certificaciones de conformidad e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte. Quedan prohibidos los puntos de información o de comercialización de las actividades de apoyo que sean propiedad de los mismos Organismos.

En este sentido, se condensan las condiciones para cada tipo de organismo, de la siguiente manera:

- **Centros de Enseñanza Automovilística (CEA):** Tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción, programas de seguridad vial o redención de puntos. En ningún caso podrán realizar los exámenes teóricos o prácticos para obtener la licencia de conducción. El *pensum* teórico incluirá, como mínimo, adaptación al medio, ética y seguridad vial, manejo defensivo, control de incendios, primeros auxilios, marco legal e introducción a mecánica para las licencias de conducción inicial. Los vehículos en los que se imparta la capacitación podrán estar registrados en el servicio público o particular, siempre que estén registrados a nombre del CEA, en calidad de locatario o propietario y se dediquen exclusivamente a la instrucción y no estarán sujetos a restricciones vehiculares.
- **Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC):** Son instituciones de salud de objeto social diferente, inscritas en el Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención en Salud habilitadas para expedir los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir o los de aptitud psicofísica. A través de la utilización de medios tecnológicos sistematizados y digitalizados deberán evaluar y certificar, según los parámetros y límites internacionales, entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz

de la persona, la discriminación de colores y la *phoria* horizontal y vertical.

- **Centros de Diagnóstico Automotor (CDA):** Constituidos con objeto social exclusivo para la realización de la evaluación y certificación técnico-mecánica de los vehículos automotores y la revisión del control ambiental de los mismos.
- **Centros Integrales de Atención (CIA):** Se definen como instituciones educativas informales que cuentan con convenio con casa-cárcel autorizadas por el Inpec, constituidos con la finalidad de realizar la capacitación y/o rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito que aspiren a obtener descuento en las multas de tránsito, pudiendo dictar programas para redención de puntos de licencia de conducción.
- **Centros de Apoyo Logístico para Evaluación (CALE):** tienen como finalidad exclusiva la realización de exámenes teóricos y prácticos de conducción.
- **Operadores de Equipos para la Detección Electrónica de Infracciones o Control de Tránsito:** Tienen como finalidad el suministro y operación de equipos tecnológicos para que los organismos de tránsito y su personal adscrito puedan vigilar y controlar, remotamente, el cumplimiento de las normas de tránsito en su jurisdicción. Una vez expedida la reglamentación correspondiente, las autoridades de tránsito únicamente podrán contratar el suministro de equipos con empresas habilitadas y solo serán válidos los equipos tecnológicos homologados por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Metrología.

#### 2.4. Licencia de Conducción

En atención a que el esquema de tránsito está constituido por los vehículos, la infraestructura y los actores de la vía, entre lo que cobran realce los conductores tanto de automóviles como de motociclistas, es claro que el factor humano tiene una mayor incidencia en los siniestros de tránsito y de ahí la indisoluble relación entre siniestralidad vial y formación del conductor. Nadie nace con el derecho a obtener la licencia de conducción, sino que su entrega requiere las máximas garantías para la seguridad de todos los actores en la vía.

Una persona que obtenga la licencia de conducción debe poseer todo el conocimiento y la capacidad para tomar decisiones óptimas y elegir las maniobras más adecuadas para superar las diversas circunstancias que se presentan en la actividad de conducir. Sin embargo, no siempre se cumple con tales requisitos. Es de reconocer que

una de las fallas más grandes en nuestro sistema de certificación en conducción reposa en el hecho de que una misma entidad, además de enseñar, es la que está llamada a evaluar lo aprendido por el conductor, de lo que se evidencia un problema de objetividad.

Consideramos que el uso de una licencia de conducción conlleva una responsabilidad por los riesgos propios de la actividad de conducir y por ello exige un mayor compromiso ante los comportamientos y las infracciones a las normas de tránsito, más cuando están comprometidas la seguridad y la vida de los actores de la vía. En consecuencia, considerar el otorgamiento de la licencia de conducción como un privilegio que el Estado otorga a las personas que cumplen con los requisitos previstos en la ley y el reglamento, resulta justo y solidario frente a la ciudadanía en general.

Estas medidas se constituyen en una forma de contribuir a la seguridad vial, asunto que hoy ha sido puesto en la agenda nacional por parte del Ministerio de Transporte y significará la confirmación de la coherencia entre los postulados constitucionales, la política pública y la práctica cotidiana de la conducción.

Partiendo de la indiscutible premisa que el Estado debe exigir el cumplimiento de ciertas condiciones para asumir determinados roles dentro de la movilidad tales como la conducción de vehículos automotores, se reorienta el proceso de obtención de la licencia de conducción a partir de incuestionables postulados como la posibilidad que los reglamentos puedan establecer requisitos adicionales para el otorgamiento de la licencia de conducción de motocicletas en atención al carácter vulnerable de sus conductores; la demostración periódica para todos los titulares de que se mantienen las condiciones necesarias para seguir realizando la actividad; la posibilidad de solicitar y expedir la licencia de conducción por medios virtuales, telemáticos o tecnológicos de información.

En este sentido, se discriminan los requisitos para obtención de la licencia de conducción, dependiendo del tipo de vehículo de que se trate, así: motocicletas, motociclos y similares; vehículos de servicio particular con peso bruto vehicular inferior o igual a 10.5 toneladas o de capacidad de pasajeros igual o inferior a 9 personas; vehículos de servicio particular con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas o de capacidad de pasajeros superior a 10 personas y vehículos de servicio público.

Se aumenta la edad mínima para la obtención de la licencia de conducción de vehículos de servicio de 18 a 21 años y se requiere la demostración de un término de 2 años de experiencia mínima en las categorías anteriores a la que se aplica.

Las licencias de conducción para motocicletas y similares tendrán vigencia de 6 años, para

vehículos de servicio particular 10 años, las de servicio público de 3 años, los mayores de 60 años deberán renovar anualmente al cabo de los cuales, en cualquier caso, el titular deberá presentar ante el Organismo de Tránsito, un certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, encontrarse a paz y salvo por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas y no tener vigente una sanción de suspensión o cancelación de la licencia de conducción.

Se propone la adopción de la licencia de conducción por puntos, configurándose como un permiso de confianza que la sociedad otorga al ciudadano para desarrollar la actividad de la conducción que se traduce jurídicamente en otorgarle un crédito de puntos que podrá perder por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas que regulan el tránsito y que, cuando se agotan, suponen la pérdida de la autorización para conducir por haberse perdido esa confianza.

Tal sistema tiene por objeto ser complementario con el sistema sancionatorio existente en nuestra legislación compuesto, por un lado, por sanciones pecuniarias que, sin ser de bajo costo, tampoco son tan altas que impidan su pago efectivo y, por otro, con la obligatoriedad de realizar cursos de pedagogía vial a los infractores a las normas de tránsito.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial son vitales en el propósito de modificar aquellos comportamientos infractores y constituyen un llamado de atención permanente sobre las consecuencias que tienen, para la seguridad vial y para la vida de las personas, los comportamientos que implican la inobservancia de las normas de tránsito lo que, en consecuencia, ponen en permanente riesgo el derecho fundamental a la vida y a la integridad física de los actores de la vía.

Como complemento, el sistema de la licencia por puntos tendrá un efecto punitivo para esos mismos comportamientos consistente en la disminución o pérdida del total de puntos asignados a los conductores. El sistema de puntos termina representando *“el nivel de confianza que un conductor le otorga a la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones”*<sup>5</sup> y generará, en consecuencia, una esperada y necesaria renovación en la mentalidad y los comportamientos como conductores.

La licencia por puntos parte de los siguientes conceptos básicos:

1. Tiene en cuenta solo una parte de las infracciones a la hora de la reducción de los puntos. Las infracciones conducentes son las siguientes y su determinación se debe, fundamentalmente a la peligrosidad que para la seguridad vial comportan.
  - a) Se descontarán 20 puntos en los siguientes casos:
    - a.1. Cuando se conduzca un vehículo automotor con una concentración de alcohol igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, o la presencia en el organismo de otra sustancia psicoactiva;
    - a.2. Cuando pese a ser requerido por las autoridades de control operativo de tránsito, no acceda o permita la realización de las pruebas de embriaguez a que se refiere la ley;
  - b) Se descontarán 12 puntos, en los siguientes casos:
    - b.1. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril;
    - b.2. Conducir un vehículo automotor excediendo en más de treinta (30) kilómetros por hora, la velocidad máxima permitida;
    - b.3. No detenerse ante la luz roja del semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo;
    - b.4. Conducir motocicletas sin utilizar el casco de seguridad de acuerdo a las condiciones y características determinadas por el Ministerio de Transporte;
    - b.5. Conducir un vehículo infringiendo las normas sobre uso de cinturón de seguridad y sistema de retención de menores;
  - c) Se descontarán 6 puntos, en los siguientes casos:
    - c.1. Usar sistemas móviles de comunicación cuando el vehículo está en operación, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres;
    - c.2. Conducir sin luces en las horas o circunstancias en que lo exige este Código.
2. Se asigna inicialmente un crédito de 24 puntos que se va perdiendo por la comisión de infracciones.
3. El descuento de los puntos se aplicará separadamente, por cada una de las infracciones cometidas.
4. Al llegar a cero puntos se decretará la suspensión de la licencia de conducción por el término de 6 meses.
5. Cuando se sancione con la suspensión de la licencia de conducción, esta quedará retenida por la Autoridad de Tránsito por el término de duración de la suspensión. Una vez cumplida esta medida, se devolverá la

<sup>5</sup> Fuente: [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/117-2005.html](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/117-2005.html). Tomado el 1° de marzo de 2011.

licencia y se procederá a reasignar al conductor 24 puntos nuevos, previa acreditación de la asistencia y aprobación, a su costa, de un curso de educación en tránsito y seguridad vial que reglamentará el Ministerio de Transporte, fijando los requisitos y demás condiciones que deben cumplir dichos cursos, y que será impartido por un Centro Integral de Atención.

6. Los puntos serán recuperados, por el solo ministerio de la ley, si en dos años calendarios y consecutivos, contados a partir de la ejecutoria de la última sanción, el conductor no ha sido sancionado por violación a las normas de tránsito asignándosele nuevamente los puntos restantes para completar los 24 puntos. Igualmente, podrán ser recuperados asistiendo a programas de capacitación de 4 horas en Centros de Enseñanza Automovilística o Centros Integrales de Atención habilitados por el Ministerio de Transporte.

#### 2.4. Vehículos

Un gran porcentaje de accidentes automovilísticos son ocasionados a las malas condiciones de los vehículos en los cuales se realiza la movilización de las personas o cosas. Sin embargo, otros factores importantes, causantes de estos accidentes es que no se respetan las señales de tránsito, exceso de velocidad, irrespeto a las señales de tránsito, uso de sistemas de comunicación, etc.

En Colombia mueren anualmente miles de personas por accidentes automovilísticos, en su mayoría conductores de motocicletas. Según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses<sup>6</sup> el número de muertes por esta causa fue de 7.280 para el año 2016, de los cuales 3.749 fueron motociclistas.

En los últimos años los avances en la seguridad, tendientes a disminuir el número de accidentes en las vías nacionales, o a precaver los efectos que los mismos acarrearán, se han disparado y su ritmo, hoy en día, es más rápido. A pesar del énfasis en esta seguridad, las cifras de accidentes, muertos y heridos en el tránsito va en aumento diariamente. Infortunadamente con el aumento en el número de vehículos en circulación, se incrementa igualmente el número de accidentes e incidentes.

De cualquier manera, los fabricantes de vehículos señalan que la seguridad automotriz aumenta al ritmo que la venta de vehículos lo hace. Dentro de este escenario, encontramos dos conceptos de seguridad automotriz: i.) la seguridad pasiva y ii) la seguridad activa.

El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (Insia) define la Seguridad Pasiva como aquella “encaminada a minimizar las consecuencias sobre el pasajero en caso de que se produzca un accidente”. En este sentido, asegura que constituye un campo de investigación muy amplio y recuerda cómo “sistemas que hoy en día se encuentran en muchos de los vehículos que se venden, han llevado una gran cantidad de años de estudio y desarrollo por parte de los laboratorios y fabricantes antes de su comercialización a gran escala”.

En este grupo se encuentran muchos de los dispositivos de obligado uso en la actualidad, pero cuya implantación en los vehículos ha sido progresiva y, en algunos casos, lenta:

- Cinturón de seguridad: imprescindible en caso de impacto, evita que los ocupantes salgan despedidos fuera del vehículo.
- Airbag: bolsa de aire que se infla en milésimas de segundo y disminuye el contacto de los ocupantes del vehículo con los elementos del interior.
- Reposacabezas: frena el movimiento del cuello en caso de accidente y evita lesiones cervicales. Debe estar colocado a un máximo de cuatro centímetros de la cabeza.
- Interiores ergonómicos: consiguen que el conductor circule de una manera más cómoda y esté más atento a lo que ocurre en la carretera.

Todos estos elementos son fundamentales en un vehículo, aunque debe reconocerse que en la seguridad pasiva hay dos aspectos aún más importantes, que son la carrocería y los sistemas de deformación programada. Ambos afectan a la protección de los ocupantes y suelen ofrecer buenos resultados porque los fabricantes desarrollan sistemas más seguros que el mínimo exigible para ser homologados. Además se recalca la importancia de someter los vehículos a ensayos para comprobar cómo se comporta la carrocería frente a distintos tipos de impacto frontal, lateral, trasero o vuelco añadiendo que los resultados de estas pruebas son fundamentales porque en ellas se rompen los equipos tratando de reproducir los accidentes que se producen en las carreteras y se comprueba el nivel de protección que ofrecen tanto a los ocupantes como a los peatones.

Los vehículos tienden a ser cada vez más rápidos pero también más seguros, por ello se busca la reducción del riesgo de los accidentes en la infraestructura terrestre automotor mediante la inclusión de una serie de elementos que confieren estabilidad a los vehículos y disminuye el riesgo de colisión. Es lo que se conoce como Seguridad Activa, un término que engloba los dispositivos sobre los que el conductor puede actuar directamente. Dentro de estos podemos señalar:

<sup>6</sup> Fuente FORENSIS 2016. Datos para la vida.

- Sistema de frenado: detiene el vehículo y evita el bloqueo de las ruedas (ABS).
- Sistema de suspensión: garantiza la estabilidad durante la conducción.
- Sistema de dirección: hace girar las ruedas de acuerdo al giro del volante.
- Sistema de climatización: proporciona la temperatura adecuada durante la marcha.
- Neumáticos: su dibujo es garantía de agarre, incluso en situaciones climatológicas adversas.
- Sistema de iluminación: permite al conductor ver y ser visto.
- Motor y caja de cambios: hacen posible adaptar la velocidad a las circunstancias de la carretera.
- Sistema de Control de Estabilidad: evita el vuelco del vehículo gracias al denominado sistema ESP.

La seguridad activa está pensada para garantizar el buen funcionamiento de un vehículo en movimiento y responder a las órdenes del conductor. Precisamente, la pericia al volante de este y la precaución son las claves para evitar un siniestro, siempre y cuando el automóvil responda como le pide el usuario.

En este contexto la presente propuesta de reforma asigna a los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo la competencia para expedir reglamentos técnicos de elementos conexos al vehículo, tales como cascos y cinturones de seguridad, así como los elementos de reposición para los vehículos.

Dentro de las características técnicas deberá incluirse la obligación de que todos los vehículos automotores que se importen, ensamblen o comercialicen a partir del 1º de enero de 2020, deberán incluir, como mínimo los siguientes componentes de seguridad: sistema de frenos ABS o alguno de condiciones de seguridad superiores, bolsas de aire, mínimo en las sillas delanteras, apoyacabezas y cinturones de seguridad en todas las sillas.

Los importadores, ensambladores o comercializadores de las motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros o cuatrimotos deberán entregar, junto con el automotor, un (1) casco de seguridad y un (1) chaleco o chaqueta reflectiva que cumplan con las condiciones técnicas que establezcan los Ministerios de Transporte y Comercio, Industria y Turismo so pena de incurrir en las sanciones establecidas en el Estatuto del Consumidor.

En dichos reglamentos técnicos se asegurará que los elementos de reposición sean compatibles con los establecidos para la homologación del vehículo.

En relación con la homologación de los vehículos, se asigna a los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo la función de expedir los reglamentos que contengan las condiciones y características técnicas, dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios de todos los vehículos que se importen, ensamblen, comercialicen o circulen por el territorio nacional, fundamentados en la normatividad técnica nacional e internacional y los compromisos internacionales del país en materia de obstáculos técnicos al comercio.

Respecto al registro inicial se retoma el concepto de vehículos nuevos entendiéndolos como aquellos comercializados dentro de los sesenta (60) días siguientes a la importación, cuando se trate de fabricados o ensamblados en el exterior, o de la expedición de la factura, cuando se trate de vehículos nacionales, a efectos de determinar que solamente podrá hacerse el registro inicial de vehículos nuevos y se concede al Gobierno Nacional la posibilidad de regular el ingreso de vehículos de servicio particular por incremento, así como la vida útil de estos y de los de servicio público a los que otra ley no les haya fijado la vida útil.

Se mantiene la posibilidad de registrar un vehículo en cualquier organismo de tránsito del país, no obstante, deberá acreditarse que el domicilio del interesado corresponde a la jurisdicción del organismo de tránsito donde pretende realizar el trámite; de no existir organismo de tránsito departamental, municipal o distrital en el domicilio, el registro se deberá realizar en el organismo de tránsito más cercano al de su domicilio.

De igual manera, se establece la obligación a los propietarios de los vehículos de reportar los cambios de domicilio, dentro de los dos (2) meses siguientes a dicho cambio, so pena de incurrir en sanción de 15 salarios mínimos legales diarios vigentes. La prueba del domicilio se podrá realizar a través de declaraciones tributarias, pago de servicios públicos domiciliarios, certificado de existencia y representación legal o declaración juramentada ante notario o juez de la República.

En el caso de personas jurídicas que tengan sucursales, agencias o establecimientos comerciales en lugares diferentes al domicilio social, los vehículos podrán registrarse en cualquiera de los organismos de tránsito competentes del domicilio social, o de las sucursales, agencias o establecimientos comerciales.

#### **2.4. Normas para Motocicletas, Motociclos, Mototriciclos, Motocarros, Cuatrimotos y Deportivos o Recreativos**

La movilidad para los ciudadanos de nuestro país constituye un derecho Constitucionalmente protegido y que cada vez más se configura en asunto de gran preocupación debido, principalmente a

las dificultadas que implica su ejecución plena. El hecho de que una persona se tenga que desplazar hacia sus diferentes actividades diarias con mucho más tiempo del necesario genera inconvenientes, los cuales suponen tiempo, dinero y muchas veces el llegar tarde a su destino con las incomodidades que eso acarrea.

Este fenómeno creciente, diverso y complejo y los flujos de movimientos cada vez más intensos, han sido entre otras las razones que han llevado a las comunidades a adoptar diversas medidas destinadas a fomentar el uso de medios alternativos al automóvil particular, como es el caso de la motocicleta, como opción de transporte eficiente y económico. Además de las ventajas que suponen en movilidad, las motocicletas se han convertido en una herramienta de trabajo para cientos de miles de ciudadanos.

En la actualidad son más de 12.700.000 los vehículos que circulan por las vías y carreteras de nuestro país, de los cuales cerca de 7.000.000 son motocicletas y la cifra sigue en aumento. Por eso, controlar la movilidad de las motocicletas y los vehículos similares con el resto de los usuarios de las vías públicas se convierte en una necesidad a través de la adopción de dispositivos legales que permitan hacer del uso de la motocicleta una actividad menos riesgosa para sus usuarios y para los demás actores de las vías.

El estudio de la Universidad de los Andes mencionado en este documento señala que para el año 2040 se proyectan un total de 12.9 millones de motocicletas en circulación en Colombia, frente a las 7 millones que circulan hoy día, lo cual demuestra que este vehículo cada vez más es un aliado en la movilidad de los colombianos.

Dentro de este contexto se destacan los motociclistas como uno de los actores del tránsito que mayor vulnerabilidad representan al interactuar con los demás participantes de la movilidad. De manera progresiva aumentan las cifras de accidentalidad en las que se encuentra involucrado un motociclista arrojando, este componente específico, el mayor número de muertos en el entorno de los accidentes de tránsito.

Estas circunstancias justifican la adopción de normas que motiven la sensibilización y concientización de la población motociclista a fortalecer una cultura por el respeto a las normas de tránsito y de comportamiento para disminuir la accidentalidad de estos actores en las vías públicas.

Es así como este modo de transporte se convierte en un tema de principal atención dado que la motocicleta más allá de ser una herramienta de movilización, es un instrumento de trabajo para sus usuarios, generando un tema social y económico en las dinámicas urbanas.

Sin embargo, la proliferación de este medio de movilización ha tenido consecuencias graves en la salud pública por las altas tasas de accidentalidad de la motocicleta; a nivel mundial y de acuerdo con la OMS<sup>7</sup>, el 23% de todas las muertes por accidentes de transporte se concentra en los motociclistas y a nivel nacional este porcentaje alcanza el 52%, duplicando el porcentaje de fatalidades del siguiente actor vial más afectado (peatón).

Es así que cualquier trabajo en seguridad vial en el país debe contemplar la motocicleta como eje de acción en sus políticas nacionales y locales.

En el más reciente informe Forensis<sup>8</sup> del Instituto Colombiano de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se destaca que los motociclistas ocupan el primer lugar en mortalidad y morbilidad en los accidentes de tránsito. Las personas que mueren en estas circunstancias, no cumplían con las medidas de seguridad y protección para esta clase de vehículos o simplemente carecían de los conocimientos y habilidades requeridas para la conducción de estos equipos de transporte.

Las muertes y lesiones relacionadas con el tránsito son un problema que afecta de manera sustancial y determinante la vida social, tanto como el crecimiento y desarrollo de nuestro país.

En este escenario se justifica la adopción de las siguientes medidas de comportamiento para la circulación de motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos y deportivos o recreativos.

20. Deben transitar ocupando un carril y nunca utilizar las vías exclusivas para peatones, ciclistas, servicio público de transporte.

21. Por su integridad, nunca deben transitar por los carriles de alta velocidad.

22. Podrán llevar un acompañante en la parte trasera de su vehículo, el cual también deberá utilizar casco de seguridad y el chaleco o chaqueta reflectiva exigida para el conductor.

23. En este tipo de vehículos no podrán transportarse menores de siete (7) años o mujeres en notorio estado de embarazo.

24. Deberán usar, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales; de igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

25. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

<sup>7</sup> WHO, Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Francia: OMS, 2015.

<sup>8</sup> FORENSIS 2016 – Datos para la vida. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. 2016. Bogotá, D. C. p. 497.

26. El conductor y el acompañante deberán usar siempre casco de seguridad que cumpla con los materiales y condiciones de fabricación que determine el Ministerio de Transporte, de igual forma el reglamento determinará las condiciones de uso del casco de seguridad. Los alcaldes municipales o distritales sancionarán con multa de cien (100) salarios mínimos legales diarios, el establecimiento de comercio, expendio, almacén o establecimiento público que venda, expendia, rente o preste cascos de seguridad que no cumplan con las condiciones indicadas por el Ministerio de Transporte, de igual forma deberá sellarse por el término de diez (10) días el establecimiento.

27. El casco deberá indicar, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, los caracteres alfanuméricos de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

28. El conductor y el acompañante deberán utilizar siempre chaqueta o chaleco reflectivo.

29. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

30. No podrán transportarse personas o cosas delante del conductor.

31. El conductor deberá llevar vestimenta idónea que cubra todo el cuerpo.

32. El conductor deberá llevar siempre zapatos que cubran totalmente los pies.

33. El conductor que utilice la motocicleta como medio de trabajo, deberá usar en todo momento, traje para motociclista con alta resistencia a la abrasión y protectores de hombros, codos y rodillas.

34. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás del otro, por lo que queda prohibida la circulación en paralelo, excepto cuando se estén realizando maniobras de adelantamiento.

35. No deben sujetarse o viajar cerca de otro vehículo de mayor tamaño que pueda succionarlos hacia las ruedas, o lo oculten de la vista de los conductores que transitan en sentido contrario.

36. No deben conducir en sentido contrario a la circulación.

37. Los conductores no deben conducir habiendo consumido alcohol u otra sustancia psicoactiva.

38. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Para maniobras de adelantamiento utilizarán siempre el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar

manteniendo una distancia lateral de 1,50 metros en el adelantamiento.

## 2.5. Régimen Sancionatorio

Todo régimen sancionatorio está compuesto por tres elementos fundamentales: (i) un régimen de infracciones, (ii) un régimen de sanciones y (iii) un procedimiento sancionatorio, el régimen de infracciones lo constituye la descripción de aquellas conductas que tienen que ser realizadas por las personas para verse inculpas en una infracción a un sistema jurídico determinado, el régimen de sanciones es el conjunto de consecuencias jurídicas que se generan cuando se comete una infracción y el procedimiento sancionatorio es el conjunto de pasos etapas que deben surtir para imponer una sanción ante la comisión de una infracción.

El presente proyecto presenta una propuesta para la modificación de los elementos correspondientes al régimen de sanciones, específicamente a la inmovilización de los vehículos y al procedimiento sancionatorio, de la siguiente forma:

### 2.5.1. Régimen de Sanciones:

Se realiza una descripción de las conductas que dan lugar a inmovilización, de la siguiente manera:

21. Transitar en vehículos no automotores sin los dispositivos luminosos requeridos.

22. Conducir un vehículo automotor sin llevar consigo la licencia de conducción, sin portar el original de la licencia de tránsito, los seguros exigidos por la ley o el certificado de revisión técnico-mecánica.

23. Conducir un vehículo automotor con la licencia de conducción vencida, adulterada o ajena o no cumplir con las restricciones estipuladas o los requisitos exigidos.

24. Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambio en las características que identifican un vehículo automotor, cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo.

25. Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas; con una sola placa, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito o con placas falsas.

26. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor, clase o tipo de carrocería, chasis, VIN, número de puertas o color de un vehículo.

27. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos o en espacios destinados para los peatones.

28. No disponer en el vehículo de los cinturones de seguridad o de los sistemas de retención de menores cuando corresponda, de acuerdo con el reglamento.

29. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.

30. Conducir un vehículo automotor escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.

31. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas.

32. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas.

33. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos.

34. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad.

35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes.

36. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción.

37. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente, o teniéndola, conducir un vehículo de una categoría diferente a la que está autorizado por la licencia.

38. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, o con luces no reglamentadas en las horas o circunstancias en que lo exige este código.

39. Transportar carga con peso superior al autorizado. En este caso, el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

40. Circular en vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

41. Llevar personas en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos.

42. Portar luces exploradoras en la parte posterior del vehículo.

43. Para el caso de los ciclistas: Circular en horas nocturnas sin llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que reflejen luz roja, o no utilizar el casco de seguridad o la prenda reflectiva cuando corresponda de acuerdo a la reglamentación.

En el caso de motociclistas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos se procederá a la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, en los siguientes eventos:

12. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

13. No detenerse ante una luz roja de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

14. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

15. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

16. No utilizar el tipo de casco de seguridad o el chaleco o chaqueta reflectiva en la forma que lo establezca el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, por parte del conductor o el acompañante de la motocicleta.

17. Conducir vehículo automotor o no automotor con una concentración de alcohol igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, o la presencia en el organismo de otra sustancia psicoactiva de las que afectan la capacidad para conducir vehículos automotores. En este evento se procederá a la inmovilización, hasta tanto la autoridad competente decida sobre la imposición de la sanción en los términos de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

18. No acceder o no permitir la realización de las pruebas de alcoholemia a que se refiere el presente Código. En este evento se procederá a la inmovilización, hasta tanto la autoridad competente decida sobre la imposición de la sanción en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

19. Prestar servicio público en vehículos no automotores contrariando la regulación establecida por la autoridad competente: el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

20. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito: en este evento el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

21. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos el vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

22. Transportar sustancias peligrosas, explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles o mercancías de contrabando o no autorizados. En estos casos el vehículo será inmovilizado por seis meses.

### 2.5.2. Procedimiento Sancionatorio

El procedimiento sancionatorio es el conjunto de pasos o etapas procedimentales que deben darse para efectos de imponer una sanción ante la comisión de una infracción de tránsito, al respecto debemos indicar de manera previa que el procedimiento sancionatorio de tránsito se constituye en el ejercicio de la facultad sancionatoria del Estado que involucra al particular frente al Estado, materializado a través de las autoridades de supervisión del tránsito.

Las infracciones de tránsito pueden ser detectadas a través de dos mecanismos: (i) medios técnicos o tecnológicos que pueden ser cámaras,

sensores, radares, etc., y (ii) los cuerpos operativos de control del tránsito.

Cuando se detectan por medios técnicos o tecnológicos, de acuerdo a la ley y la jurisprudencia de la Corte Constitucional, se acepta la utilización de cualquier medio siempre y cuando se cumpla con tres condiciones: (i) el medio permita detectar la infracción, (ii) el medio permita identificar el vehículo y (iii) el medio permita determinar el día, la hora y el lugar de la comisión de la infracción. El presente proyecto introduce la condición que solamente *se podrá hacer uso de estos medios cuando el vehículo se encuentre en movimiento, cuando el conductor no atienda la orden de detenerse impartida por el agente de tránsito o cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor no se halle presente.*

Detectada la infracción por estos medios, el organismo de tránsito debe proceder a remitir la orden de comparendo, junto con las pruebas al propietario del vehículo para efectos de entrar a estudiar su responsabilidad frente a la comisión de la infracción, apremiando a este para que de no ser quien conducía el vehículo, indique la identidad y ubicación del mismo. Ahora bien, el trámite sancionatorio contra el propietario debe buscar desvirtuar la presunción de inocencia, de no lograrse, no es posible sancionar al propietario por el mero hecho de serlo, dado que esto implicaría una responsabilidad objetiva, circunstancia esta proscrita por el ordenamiento constitucional. No obstante, debe dejarse claro que existen dos infracciones que son atribuidas directamente por el legislador al propietario al asignarle una responsabilidad de guarda como son, la no realización de la revisión técnico-mecánica o el cambio en las características de identificación del vehículo sin la autorización previa del organismo de tránsito.

Por otra parte, tal como se indicó, las infracciones también pueden ser detectadas a través de los miembros de los cuerpos operativos de control del tránsito, quienes al percatarse de la comisión de una infracción de tránsito, deben extender una orden de comparendo en contra del presunto infractor, surgiendo para este dos derechos: (i) el derecho a firmar el comparendo, evento en el cual no se está aceptando la responsabilidad frente a la comisión de la infracción, simplemente se está notificando de la orden de comparecer ante una autoridad de tránsito a ejercer su derecho de defensa, y (ii) el derecho a no firmar el comparendo, evento en el cual, tampoco se genera una consecuencia negativa para el presunto infractor, es decir, de este hecho no puede deducirse rebeldía. Al presentarse este último evento, la orden de comparendo debe suscribirla un testigo, el cual debe identificarse de manera inequívoca.

Una vez extendida la orden de comparendo pueden darse tres posibilidades: (i) el pago de la multa, (ii) la comparecencia del presunto responsable o (iii) la renuencia. A continuación se describen las modificaciones que propone el proyecto de ley, respecto de cada una de ellas:

#### i. El Pago

El presunto infractor puede tomar la determinación de pagar la multa, evento en el cual, no se realiza ninguna otra actuación adicional en la medida que, por Ministerio de la Ley, se considera que se da una confesión en la comisión de la conducta por tanto se acepta la responsabilidad. En estos eventos, se amplía de 5

días calendario a 10 días hábiles el término para cancelar el 50% del valor de la multa, pudiendo realizarse el curso respectivo en *cualquier Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito del país debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, independientemente de la jurisdicción donde fue detectado el infractor.*

#### ii. La Comparecencia

La segunda alternativa que las normas le otorgan al presunto infractor es rechazar el comparendo, es decir, comparecer ante el organismo de tránsito dentro de los 5 días hábiles siguientes a la comisión de la infracción para solicitar que se realice de manera efectiva la audiencia y lo vinculen formalmente. Realizada la comparecencia le surge como obligación al organismo de tránsito la notificación al presunto infractor de la realización de la audiencia para efectos que este acuda, directamente o a través de apoderado, y realice los descargos a que tenga lugar, ejerza el derecho de defensa y contradicción, presente las pruebas a que haya lugar y los recursos que jurídicamente procedan. En este evento el proyecto incluye la posibilidad que el *inculpado solicite como prueba la declaración del agente de tránsito que le impuso el comparendo, para lo cual la autoridad que conoce del caso dispondrá lo necesario con el fin de asegurar su comparecencia, exonerando al presunto infractor si el agente de tránsito no comparece.*

#### iii. Renuencia

La tercera alternativa que puede presentarse es que el presunto infractor no comparezca dentro de los cinco días posteriores a la infracción, pero tampoco pague el valor de la multa en los términos fijados por la ley, en este caso se prevé que el organismo de tránsito, pasados 30 días hábiles después de la comisión de la infracción, debe constituirse en audiencia y realizar el proceso de valoración de las pruebas existentes para determinar la responsabilidad o no del implicado, sin necesidad que se realice ninguna otra actuación.

A más de los anteriores elementos estructurales del régimen sancionatorio, es importante mencionar que la presente propuesta confiere a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura la posibilidad de suspender hasta por tres (3) meses la licencia de conducción y su registro en el RUNT, cuando existan pruebas que permitan concluir que fue tramitada sin el lleno de todos los requisitos legales o que no se cumplió por parte de los organismos de apoyo con los procedimientos establecidos para la certificación de la aptitud en conducción, de la condición física, mental y de coordinación motriz para conducir o de evaluación teórica práctica ante las autoridades competentes. Si transcurrido el plazo de la suspensión no se han subsanado las causas que le dieron origen, la Superintendencia ordenará al organismo de tránsito que expidió la licencia que la cancele.

## 2.6. Amnistía

La condonación o amnistía es concebida como una especie de perdón, en donde la multa puede ser rebajada en un porcentaje o en su totalidad, alternativa necesaria para la convivencia de los integrantes de una colectividad.

Cabe considerar que es necesario implementar en Colombia acciones que permitan ofrecer soluciones al problema de la moratoria en el

pago de las sanciones de tránsito, al igual que propendan por la regularización de la actividad de la administración, el reconocimiento real de los derechos de los infractores, de las normas de tránsito y una mejoría general del comportamiento de los actores de la movilidad en beneficio del interés general y de la Ley.

El fundamento de este beneficio se circunscribe al mejoramiento del recaudo del pago por concepto de multas de tránsito por medio de la consignación de un conjunto de beneficios económicos tendientes al pronto pago de las sanciones, a cambio de la reducción de un porcentaje del valor monetario de las multas.

Analizando la constitucionalidad de esta disposición la Corte Constitucional<sup>9</sup> consagró:

*“El legislador previó una reducción en el pago de las multas por infracciones de tránsito, constituyendo esta una intervención del legislador nacional en una fuente exógena de financiación de las entidades territoriales, como lo son los recursos provenientes del pago de multas de tránsito, norma con la que se busca un objetivo constitucionalmente admisible como es mejorar el recaudo del pago por concepto de multas de tránsito, mediante la previsión de un conjunto de estímulos económicos al infractor, relacionados con la celeridad con que cancele sus sanciones”.*

Mencionemos algunos de los antecedentes que sustentan la viabilidad de aplicar amnistias o beneficios a los presuntos infractores de disposiciones legales:

1. La Ley 1480 de 2011 o Estatuto del Consumidor dispuso en su artículo 65 el archivo de los expedientes que adelantará la Superintendencia de Industria y Comercio dentro de los trámites de cobro coactivo originados en las sanciones impuestas por violación a las disposiciones contenidas en el Estatuto de Protección del Consumidor, cuya cuantía no excediera de 50 smmlv, siempre que tuvieran 5 años de vencidas.

En esta oportunidad el legislador quiso dotar a este ente de control de una herramienta que le permitiera realizar su labor con mayor eficiencia y eficacia. Para el efecto, la facultó para archivar los procesos permitiéndole librarse de un considerable número de expedientes que presentaban morosidad en su trámite y que el único aporte que generaban era un número estadístico.

De esta manera se alivió la gestión que hasta la fecha venía desarrollando esta entidad de control en la ejecución de las decisiones sancionatorias, posibilitándole la realización de sus actividades de inspección, vigilancia y control de una manera más diligente, liberada de una carga administrativa exigente y desgastante.

2. Los artículos 147 y siguientes de la Reforma Tributaria, contenida en la Ley 1607 del 26 de diciembre de 2012, facultan a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para realizar conciliaciones tributarias, suscribir acuerdos de pago, terminar procesos administrativos tributarios y establecer condiciones especiales de pago, reduciendo el pago de intereses moratorios y hasta extinguiendo la acción penal derivada del incumplimiento de la obligación de pago de impuestos, generando, de esta manera, alivios y/o beneficios para los deudores tributarios que

soliciten la aplicación de alguno de estos medios alternos de arreglo y se acojan a las especiales condiciones establecidas para el efectivo cumplimiento de dichos acuerdos.

En este contexto, el proyecto de ley propone, por un término de 12 meses, prorrogables por 6 más, que todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes de la expedición de la ley, puedan acogerse a un descuento total de los intereses de mora y del 50% del valor del comparendo, previa realización del curso sobre normas de tránsito, y para ello podrán celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca el organismo de tránsito, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto.

Si bien es cierto la administración tiene derecho a recaudar las sumas adeudadas por las infracciones a las normas de tránsito, también es cierto que las circunstancias administrativas y operativas de las entidades competentes, hacen que cada día aumente la morosidad en el pago de multas de tránsito. Por esta razón, una medida como la propuesta que tiene como finalidad mejorar el cumplimiento de las normas de tránsito; satisfacer el interés general y mejorar la eficiente prestación de los servicios de tránsito, tiene sustento constitucional.

En este contexto, el proyecto de ley beneficia a todos los conductores del país (particulares, servicio público, motociclistas) y contribuye a mejorar tres aspectos fundamentales: por un lado, mejora el recaudo de las entidades territoriales; por otro, alivia la situación económica crítica de los colombianos y, finalmente, mejora la seguridad vial generando expectativas favorables e incentivando a los infractores de normas de tránsito a cumplir con sus obligaciones.

Aunado a lo anterior, recuérdese que los recursos por multas a infracciones de tránsito constituyen una fuente exógena de financiación de las entidades territoriales y que, por ende, el margen de intervención del legislador es muy amplio, en los términos de la jurisprudencia constante de la Corte Constitucional.

Cordialmente,

  
Wilmer Román Rodríguez  
Representante a la Cámara

Alfredo Ape Cuello Baute  
Representante a la Cámara

  
Atliano Alonso Giraldo Arboleda  
Representante a la Cámara

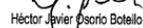
  
Carlos Alberto Cuero Valencia  
Representante a la Cámara

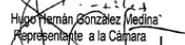
Carlos Eduardo Guevara Villabón  
Representante a la Cámara

  
Diego Párramo Amaltes  
Representante a la Cámara

Edgar Alexander Cipriano Moreno  
Representante a la Cámara

Fredy Antonio Anaya Martínez  
Representante a la Cámara

  
Héctor Javier Osorio Botello  
Representante a la Cámara

  
Hugo Hernán González Medina  
Representante a la Cámara

Inés Cecilia López Florez  
Representante a la Cámara

  
Iván Darío Agudelo Zapata  
Representante a la Cámara

Jaime Felipe Lozada Polanco  
Representante a la Cámara

<sup>9</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-321 del 11 de mayo de 2009, M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

Jairo Enrique Castiblanco Parra  
Representante a la Cámara

*Fabio Abiz*

Jorge Eliécer Tenorio Marulanda  
Representante a la Cámara

Martha Patricia Villalba Hodwalker  
Representante a la Cámara

Victor Javier Correa Vélez  
Representante a la Cámara

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón  
Representante a la Cámara

Senadores

*Mauricio Aguilar*  
Mauricio Aguilar  
Senador de la República

*Laureano Acuña Díaz*  
Laureano Acuña Díaz  
Senador de la República

*Jorge Piedras*  
Jorge Piedras  
Senador de la República

*Susana Correa*  
Susana Correa  
Senadora de la República  
Ángel Custodio  
Senador de la República

*Eliert Bustamante*  
Eliert Bustamante  
Senador de la República

*Andrés Zuccardi*  
Andrés Zuccardi  
Senador de la República  
*Sandra Villallego*  
Sandra Villallego  
Senadora de la República

*Merio Alcocer*  
Merio Alcocer  
Senador de la República

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL

El día 12 de septiembre del año 2017 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 132, con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Wílmer Carrillo Mendoza* y otros honorables Representantes y honorables Senadores.

El Secretario General,

*Jorge Humberto Mantilla Serrano.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 789 - viernes 15 de septiembre de 2017

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 131 de 2017 Cámara, por medio de la cual se establece como política de Estado el Programa Familias en su Tierra y se dictan otras disposiciones..... 1

Proyecto de ley número 132 de 2017 Cámara, por medio de la cual se modifica el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones en materia de movilidad..... 5