



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 1134

Bogotá, D. C., martes, 26 de noviembre de 2019

EDICIÓN DE 24 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

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

#### PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 25 DE 2019 SENADO

por medio del cual se reforma el artículo 135 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el numeral 9 del artículo 135 de la Constitución Política:

**Artículo 135.** Son facultades de cada Cámara:

(...)

- Proponer moción de censura respecto de los Ministros, Superintendentes y Directores de Departamentos Administrativos por asuntos relacionados con funciones propias del cargo, o por desatención a los requerimientos y citaciones del Congreso de la República. La moción de censura, si hubiere lugar a ella, deberá proponerla por lo menos la décima parte de los miembros que componen la respectiva Cámara. **La votación se hará inmediatamente haya finalizado la audiencia pública del funcionario respectivo.** Su aprobación requerirá el voto afirmativo de la mitad más uno de los integrantes de la Cámara que la haya propuesto. Una vez aprobada, el funcionario quedará separado de su cargo. Si fuere rechazada, no podrá presentarse otra sobre la misma materia, a menos que la motiven hechos nuevos. **El funcionario respecto del cual se haya promovido moción de censura no podrá renunciar a su cargo, una vez se haya convocado la audiencia de moción de censura, hasta tanto no se haya producido la votación de la misma.** Pronunciada una Cámara

sobre la moción de censura, su decisión inhibe a la otra para pronunciarse sobre la misma.

Artículo 2°. El presente acto legislativo rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

por medio del cual se reforma el artículo 135 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

A través de este proyecto de reforma constitucional, se hacen dos ajustes precisos a la figura de la Moción de Censura, el primero estableciendo la fecha de la realización de la votación de la moción luego de la respectiva audiencia, el segundo limitando la posibilidad de la renuncia del funcionario respecto del cual se promueva la moción hasta tanto no se produzca la votación de la misma.

La moción de censura es una importante figura de control político definida en la Constitución Política y en el Reglamento del Congreso, que puede ser promovida por el diez por ciento de los miembros de la respectiva Cámara, en contra de Ministros, Superintendentes y Directores de Departamento Administrativo; no obstante, algunas de las

disposiciones que regulan esta figura han generado que la misma sea nugatoria.

De acuerdo con Juan Manuel Charry, el sistema político colombiano en 1991 introdujo la moción de censura para los ministros, como una forma de ejercicio del control político por parte del Congreso sobre el Gobierno, como un primer paso hacia el sistema parlamentario y como una forma de flexibilización de las relaciones políticas; es por esto que:

*Uno de los temas de mayor controversia en la Asamblea Constituyente de 1991 fue la moción de censura, esto es, que una de las cámaras del Congreso pudiera separar en ese entonces únicamente a los ministros, por inasistencia no justificada a las sesiones plenarias a las cuales fueren citados y por asuntos relacionados con funciones propias del cargo, por considerar que se trataba de la inclusión de una figura propia del régimen parlamentario.*

*Posteriormente, mediante Acto Legislativo 1 de 2007, la figura se amplió a directores de departamentos administrativos y superintendentes; y, en el ámbito territorial, las asambleas y los concejos podrían aplicarla a secretarios de despacho de los gobernadores y alcaldes<sup>1</sup>.*

Y es que el ejercicio eficaz del control político genera una eficaz racionalización del poder de conformidad con la tendencia constitucional instituida particularmente durante el siglo XX, *que ha sido producto de una reflexión tanto histórica como con miras hacia el futuro, porque al ser retomado el principio democrático en casi la totalidad de las constituciones europeas, en sus comienzos aún existía la tendencia de una supremacía legislativa sobre la esfera gubernamental. De tal suerte que, en estos sistemas parlamentarios los Gobiernos, o bien cedían a las pretensiones del Legislativo, o simplemente el Parlamento les retiraba la confianza y se derrocaba a ese gobierno. Convirtiéndose esta situación en el patrón de conducta del Legislativo, y que ocasionaría que ningún Gobierno durase la totalidad de su mandato constitucional<sup>2</sup>.*

Más allá de un derrocamiento al Gobierno, por medio de la censura se busca controlar al ejecutivo a través de sus diversas carteras, sin perjudicar la gobernabilidad, pero sin permitir extralimitaciones o incumplimiento de las funciones del respectivo funcionario.

Tal y como lo ha establecido la Corte Constitucional:

*La separación de poderes configura un principio institucional, un esquema organizativo del Estado*

<sup>1</sup> CHARRY URREA, Juan Manuel. Artículo “La moción de censura en la Constitución de 1991: su extensión a los miembros de la Junta Directiva del Banco de la República”. Revista *Banco de la República*. Volumen 72, No. 860 junio de 1999, Bogotá, página 48.

<sup>2</sup> ENRÍQUEZ FUENTES, Gastón J. El Control Político como Requisito del Estado Constitucional. Evolución Histórica, artículo criterio jurídico, Santiago de Cali V. 6 2006.

*que no puede entenderse como la división tajante y excluyente de las funciones que lo caracterizan, valga decir la legislativa, la ejecutiva y la judicial; ellas no se radican en cabeza única y exclusivamente de quienes han sido elegidos para cumplirlas, pues a título de excepción y en algunos casos específicos previamente estipulados en la Constitución y en la ley, son atribuidas a otros órganos del poder; de ahí que la confrontación de la experiencia histórica con los postulados teóricos que sustentan el modelo de estado que encuentra en el principio institucional de la división de poderes uno de sus pilares fundamentales, conduzca a la conclusión de que cada uno de ellos, en algún momento y bajo determinadas circunstancias, asume funciones propias del otro, en aras precisamente de preservar el sistema<sup>3</sup>.*

Y posteriormente reiteró este mismo importante Tribunal Constitucional:

*El principio de la separación de los poderes surge como resultado de la búsqueda de mecanismos institucionales enderezada a evitar la arbitrariedad de los gobernantes y a asegurar la libertad de los asociados. Por esta razón, se decide separar la función pública entre diferentes ramas, de manera que no descansa únicamente en las manos de una sola y que los diversos órganos de cada una de ellas se controlen recíprocamente<sup>4</sup>.*

En este sentido, es el momento de que el legislativo fortalezca la figura de la Moción de Censura, de modo que esta se traduzca en un efectivo control del Congreso al Gobierno nacional, en busca de garantizar entre otras cosas el interés general de los miembros de la sociedad, ante lo cual el ejercicio del control político cumple un papel preponderante.

Así las cosas, mediante este proyecto de reforma constitucional se establece que la votación de la moción de censura deberá hacerse luego de adelantada la audiencia con el funcionario respectivo, sin que el mismo pueda renunciar hasta tanto se haya producido la votación de la correspondiente moción.

Cordialmente,

ROY BARRERAS  
Senador

RODRIGO LARA RESTREPO  
Senador

GUILLERMO GARCÍA REALPE  
Senador

JUAN FELIPE LEMOS URIBE  
Senador

<sup>3</sup> C-222-96.

<sup>4</sup> Sentencia C-312-97

**PROPOSICIÓN**

Como mecanismo de fortalecimiento de la Moción de Censura que es uno de los más importantes instrumentos de Control Político, las Bancadas aquí representadas, con las firmas que acompañan esta proposición, presentamos un Proyecto de Acto Legislativo y un Proyecto de Ley que permitirán que la Moción de Censura sea un instrumento eficaz, eliminando, entre otros, la inconsistencia de la actual regulación que genera la incoherencia de destituir un Ministro, que ya ha renunciado a su cargo por efectos de un debate de control político llevado a cabo en el Congreso de la República.

Cordialmente,

ROY BARRERAS  
Senador citante de la Censura

RODRIGO LARA RESTREPO  
Vocero Partido Cambio Radical

GUILLERMO GARCÍA REALPE  
Senador

JUAN FELIPE LEMOS URIBE  
Senador Vocero Partido de la U

**SENADO DE LA REPUBLICA**  
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 13 del mes Noviembre del año 2019,  
se radicó en este despacho el proyecto de 1  
Nº. 25 Acto Legislativo Nº. 25, con todos y  
cada uno de los requisitos constitucionales y ley  
POR: H. S. Roy Leonardo Barreras, Rodrigo Lara Restrepo, Guillermo García Realpe, Juan Felipe Lemos Uribe, José Ritter López Peña, Andrés Felipe García Zuccardi, Roosevelt Rodríguez Rengifo, Sandra Lilibian Ortiz Nova, Germán Varón Cotrino

SECRETARIO GENERAL

**SECCIÓN DE LEYES****SENADO DE LA REPÚBLICA****SECRETARÍA GENERAL**

## Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 13 de noviembre de 2019

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Acto Legislativo número 25 de 2019 Senado, *por medio del cual se reforma el artículo 135 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*, me permito remitir a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores Roy Leonardo Barreras Montealegre, Rodrigo Lara Restrepo, Guillermo García Realpe, Juan Felipe Lemos Uribe, José Ritter López Peña, Andrés Felipe García Zuccardi, Roosevelt Rodríguez Rengifo, Sandra Lilibian Ortiz Nova, Germán Varón Cotrino. La materia de que trata el mencionado proyecto de acto legislativo es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

**PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA**

Bogotá, D. C., 13 de noviembre de 2019

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado proyecto de acto legislativo a la Comisión Primera Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional, para que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del Honorable Senado de la República,

*Lidio Arturo García Turbay.*

El Secretario General del Honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

**PROYECTOS DE LEY****PROYECTO DE LEY NÚMERO 241 DE 2019  
SENADO**

*por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 Código de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *El objeto.* La presente ley busca prevenir y ejercer un control efectivo para la disminución de la accidentalidad en las carreteras del país en vehículos de 3.5 toneladas en adelante

y los de transporte de pasajeros por carretera, de capacidad igual o superior a 19 pasajeros incluido el conductor, utilizando herramientas tecnológicas e instaurando los mecanismos necesarios para su implementación y mantenimiento.

Artículo 2°. Adiciónense tres (3) nuevas definiciones al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 2°. Definiciones.** Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Acera o andén:** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

**Accesibilidad:** Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

**Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

**Acompañante:** Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

**Adelantamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

**Agente de tránsito:** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

**Alcoholemia:** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

**Alcoholometría:** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

**Alcoholuria:** Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

**Alcohosensor:** Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

**Año del modelo:** Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

**Aprendiz:** Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

**Áreas de descanso:** Áreas adecuadamente habilitadas donde puedan descansar los conductores de transporte de carga y pasajeros por carretera.

**Automóvil antiguo:** Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

**Automóvil clásico:** Automotor que haya cumplido 50 años y que, además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

**Autopista:** Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con

control de velocidades mínimas y máximas por carril.

**Bahía de estacionamiento:** Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

**Barrera para control vehicular:** Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

**Berma:** Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

**Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

**Bocacalle:** Embocadura de una calle en una intersección.

**Bus:** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

**Buseta:** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

**Cabina:** Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

**Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

**Carreteable:** Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

**Camión:** Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

**Camioneta picó:** Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

**Camión tractor:** Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

**Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

**Capacidad de carga:** Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

**Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

**Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

**Carrocería:** Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

**Casco:** Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las Normas Icontec 4533 “Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos”, o la norma que la modifique o sustituya.

**Centro de diagnóstico automotor:** Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

**Centro de enseñanza para conductores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

**Centro de enseñanza para formación de instructores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

**Centro integral de atención:** Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

**Chasis:** Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

**Chatarrización:** Desintegración total de un vehículo automotor.

**Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

**Ciclista:** Conductor de bicicleta o triciclo.

**Ciclovía:** Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

**Ciclorruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

**Cilindrada:** Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

**Cinturón de seguridad:** Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

**Clase de vehículo:** Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

**Columna motorizada:** Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

**Combinación de vehículos:** Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

**Comparendo:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

**Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

**Conjunto óptico:** Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

**Croquis:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

**Cruce e intersección:** Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

**Cuatrimoto:** Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

**Cuneta:** Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

**Discapacitado:** Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

**Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

**Equipo de prevención y seguridad:** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

**Espaciamiento:** Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

**Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

**Glorieta:** Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plaza central.

**Grúa:** Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

**Homologación:** Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

**Infracción:** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

**Instructor:** Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

**Inmovilización:** Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

**Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

**Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

**Línea de vehículo:** Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo, de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

**Luces de emergencia:** Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

**Luces de estacionamiento:** Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

**Luces exploradoras o antiniebla:** Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

**Maquinaria rodante de construcción o minería:** Vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, construcción y conservación de obras, que por sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

**Marcas viales:** Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

**Matrícula:** Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito; en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

**Microbús:** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

**Modelo del vehículo:** Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

**Motocarro:** Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

**Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

**Mototriciclo:** Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

**Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la

multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

**Nivel de emisión de gases contaminantes:** Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

**Norma de emisión de ruido:** Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.

**Número de serie:** Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

**Organismos de tránsito:** Son unidades administrativas municipales, distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

**Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

**Paso a nivel:** Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

**Paso peatonal a desnivel:** Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

**Paso peatonal a nivel:** Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

**Parqueadero:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

**Parada momentánea:** Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

**Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía.

**Pequeños remolques:** Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

**Peso bruto vehicular:** Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

**Placa:** Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

**Prelación:** Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

**Rebasamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.

**Registro Nacional Automotor:** Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio

sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

**Registro Terrestre Automotor:** Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

**Remolque:** Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

**Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

**Retención:** Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

**Sardinel:** Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

**Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

**Semirremolques:** Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

**Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

**Señales luminosas de peligro:** Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

**Separador:** Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

**Sobrecarga:** Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

**Sobrecupo:** Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

**STTMP:** *Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros.* Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

**Tacógrafo:** Dispositivo electrónico de control que se instala a bordo de ciertos vehículos, para indicar y registrar de manera automática, los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad de los vehículos, así como el registro de los tiempos de actividad y descanso de sus conductores, que permite ser consultado a distancia.

**Tarjeta del conductor:** Tarjeta electrónica, que permite almacenar y sistematizar los datos del

vehículo, la georreferenciación de los lugares recorridos, la velocidad de los trayectos realizados, los posibles fallos del sistema, los datos de los conductores que lo han manejado en cada momento y las actividades que han realizado.

**Taxi:** Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

**Taxímetro:** Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

**Tipo de carrocería:** Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

**Tráfico:** Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

**Transformación de vehículo:** Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

**Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

**Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

**Triciclo:** Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales.

**Unidad tractora:** Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

**Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

**Vehículo agrícola:** Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

**Vehículo de emergencia:** Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar a personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

**Vehículo de servicio particular:** Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

**Vehículo de servicio público:** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

**Vehículo de servicio oficial:** Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será este el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Artículo 3°. Adiciónese el párrafo tercero al artículo 28 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 28. Condiciones tecnomecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.** Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales

visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.

**Parágrafo 2°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte contratará los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control, mediante el cual cualquier persona podrá reportar la comisión de infracciones de tránsito, o la violación al régimen de sanciones por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor. Las llamadas no tendrán costo alguno. Los costos de dicho servicio serán sufragados por las empresas de servicio público de transporte automotor, en proporción al número de vehículos vinculados.

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria, deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa, según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

Las obligaciones previstas en este artículo y la contratación de los servicios del centro de llamadas deberán implementarse en un término no mayor de un (1) año contado a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

**Parágrafo 3°.** Los camiones, tractocamiones, sin distinción del tipo de carrocería, cuyo peso bruto vehicular máximo sea superior a 3.500 kilogramos, así como los buses empleados para el transporte de pasajeros por carretera con capacidad de 19 pasajeros en adelante, incluido el conductor, deberán instalar en zona accesible para efectos de inspección y control, un dispositivo tacógrafo electrónico de lectura a distancia.

La información consignada por estos dispositivos deberá ser transferida para efectos de monitoreo centralizado.

Las funcionalidades operativas y los datos monitoreados serán determinados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 4°. Adiciónese el numeral diez (10) al artículo 30 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 30. Equipos de prevención y seguridad.** Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera 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.
5. Un extintor.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto.
9. Linterna.
10. Tacógrafo electrónico en correcto estado de funcionamiento y habilitación técnica.

Artículo 5°. Adiciónese el literal p al artículo 51 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos.** Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, todos los vehículos automotores deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

La revisión estará destinada a verificar:

- f) El adecuado estado de la carrocería.
- g) Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
- h) El buen funcionamiento del sistema mecánico.
- i) Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
- j) Eficiencia del sistema de combustión interno.
- k) Elementos de seguridad.
- l) Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
- m) Las llantas del vehículo.
- n) Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
- o) Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.
- p) En los casos de los vehículos que requieran el uso del tacógrafo, el buen funcionamiento del tacógrafo electrónico, constatando la grabación de información en las tarjetas de conducción y la lectura a distancia de los datos registrados.

Artículo 6°. Adiciónese un párrafo al artículo 71 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 71. Inicio de marcha.** Al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen.

**Parágrafo.** Los vehículos que sean cobijados por el artículo 28 párrafo 3°, de la presente ley, deberán inicializar el Tacógrafo con los datos exigidos, antes de iniciar la marcha. Lo anterior deberá ir acorde con la normatividad vigente.

Artículo 7°. Adiciónese un inciso al artículo 78 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales.** Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

El Ministerio de Transporte y/o la Agencia Nacional de Seguridad Vial regulará la creación de las zonas de descanso obligatorias.

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

Artículo 8°. Adiciónense los literales B.24, C.40 y D.16 al artículo 131 de la Ley 796 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 131. Multas.** Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- A.1. No transitar por la derecha de la vía.
- A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.
- A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
- A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
- A.5. No respetar las señales de tránsito.
- A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
- A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

- A.8. Transitar por zonas prohibidas.
- A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
- A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
- A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias; en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.
- A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez por el término de cinco días; por segunda vez veinte días, y por tercera vez cuarenta días.
- B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
- B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.
- B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
- B.4. Con placas adulteradas.
- B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
- B.6. Con placas falsas.
- En estos casos los vehículos serán inmovilizados.
- B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
- B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.
- B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
- B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.
- B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
- B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
- B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.
- B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.
- B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.
- B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.
- B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
- B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros, sin cumplir con lo estipulado en el presente código.
- B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
- B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.
- B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.
- B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.
- B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.
- B.24. Cumplir el periodo de descanso en zona no autorizada u obstaculizar la vía pública para ello.
- C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.
- C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.
- C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.
- C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

- C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.
- C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.
- C.7. Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.
- C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.
- C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.
- C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.
- C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.
- C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.
- C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.
- C.14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.
- C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.
- C.16. Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además, el vehículo será inmovilizado.
- C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.
- C.18. Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento; además, el vehículo será inmovilizado.
- C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.
- C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel, sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además, el vehículo será inmovilizado.
- C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.
- C.22. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas, sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.
- C.23. Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.
- C.24. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.
- C.25. Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.
- C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía, cuando hubiere más de un carril.
- C.27. 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. Además, el vehículo será inmovilizado.
- C.28. Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.
- C.29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
- C.30. No atender una señal de “Ceda el paso”.
- C.31. No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
- C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.
- C.33. Poner un vehículo en marcha, sin las precauciones para evitar choques.
- C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.
- 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.
- C.36. Transportar carga en contenedores, sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

- C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.
- C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.
- C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.
- C.40. Conducir un vehículo que requiera el uso de tacógrafo, con tarjeta de registro de datos diferente a la del conductor del vehículo.
- D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- D.1. Guiar un vehículo, sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.
- D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
- D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su 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.
- D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su 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.
- D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su 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.
- D.6. 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. En el caso de motocicletas se procederá a su 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.
- D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su 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.
- D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
- D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.
- D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.
- D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.
- D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
- D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.
- D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que

pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

- D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.
- D.16. Conducir un vehículo que requiera para su tránsito el uso del tacógrafo con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas, o cuando se carezca de él u homologación respectiva, o cuando aun teniéndolo no cumpla el envío de datos a distancia requerido por la autoridad competente, o este no esté en funcionamiento. En estos casos el vehículo será inmovilizado.
- E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
- E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.
- E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.
- E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.
- F. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.

El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause

lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Artículo 9°. Para la prevención, reducción y control efectivo de accidentes de tránsito en carreteras, esto aplica para los vehículos de 3.5 toneladas en adelante y los de transporte de pasajeros por carretera, de capacidad superior a 19 pasajeros, incluido el conductor, es necesaria la instalación de un dispositivo de control con lectura remota, que contenga lo siguiente:

- a) Fecha.
- b) Hora del día.
- c) Velocidad máxima alcanzada en cada evento.
- d) Tiempo que duró el exceso de velocidad permitida en cada evento.
- e) Un sistema de lectura de información.
- f) Tiempo de descanso.
- g) Tiempo de jornada laboral.
- h) Conectividad GPS.
- i) Conectividad a distancia con el centro de control.
- j) Kilómetros recorridos.

Las concesiones viales deben implementar zonas de descanso obligatorias para los vehículos antes mencionados, las cuales deben seguir todos los estándares de calidad y saneamiento.

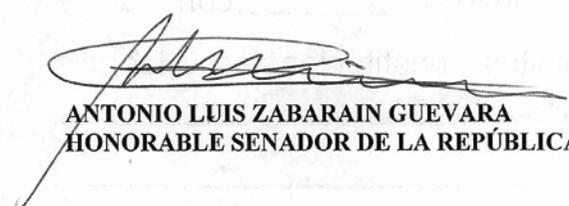
La Agencia Nacional de Seguridad Vial se encargará de reglamentar el presente artículo.

Parágrafo 1°. Es necesaria la expedición de una tarjeta personal o biométrica de identificación para que sirva en el dispositivo.

Parágrafo 2°. En lo referente al funcionamiento del sistema de vigilancia del dispositivo, es necesario el pago anual de una habilitación a cargo del propietario del vehículo, la cual corresponde reglamentar al Ministerio de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial garantizará la implementación de los puntos de lecturas de los dispositivos en las carreteras del territorio nacional.

Artículo 10. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA  
HONORABLE SENADOR DE LA REPÚBLICA

### I. Objeto del proyecto de ley

**Palabras claves:** Automotores, Prevención, Accidentalidad, Tecnologías de la Información, Dispositivo Electrónico de Registro.

La fatiga y el cansancio por falta de un debido descanso, así como el exceso de velocidad, son tres de las primeras causas de los accidentes en las vías del mundo, por tanto, evitar que los conductores de transporte de carga y pasajeros por carretera conduzcan bajo esa disminución de atención que afecta y atenta contra la seguridad de ellos mismos, y de todos los demás que comparten y hacen uso de la vía pública, es el objetivo primordial de este proyecto de ley.

“El sueño es importante para un adecuado funcionamiento del cerebro como generador de señales eléctricas y actividades motrices del cuerpo, así como del correcto desempeño del ser humano y en el caso que nos ocupa, de una persona mientras conduce. La privación del sueño puede generar fatiga crónica y desencadenar en el individuo problemas como desconcentración, pérdida de memoria y baja capacidad de reacción, cuyos efectos durante la conducción pueden traer consecuencias fatales”<sup>1</sup>.

El presente proyecto de ley tiene como objeto modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre, con el fin de disminuir la accidentalidad vial por carretera, causada principalmente por la conducción bajo efectos de la fatiga, por falta de sueño, así como el exceso de velocidad. Para lograr tal objetivo, se precisa supervisar los tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso de los conductores de transporte de carga y pasajeros por carretera, así como el registro centralizado de la velocidad de los vehículos que sean objeto de tal control; estableciendo un sistema nacional de monitoreo, mediante la adopción de nuevas tecnologías que permitan registrar los datos de forma central. Lo anterior, a través de la adopción del uso de dispositivos electrónicos que se instalan dentro de los vehículos de transporte de carga y pasajeros por carretera, que sean objeto de tal control.

Con la información registrada y compartida a todos los actores del sector, se podrá adelantar mejores políticas públicas para lograr reducir notablemente la accidentalidad vial por carretera.

## II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 2.1. Marco Jurídico

#### - Constitución Política de Colombia

**Preámbulo:** Se establece la obligatoriedad del Estado de garantizar a sus integrantes la vida.

**Artículo 1°.** La Constitución Política se fundamenta en la dignidad humana, por lo que existe conexidad con el resto del ordenamiento jurídico, entre tanto, el Estado debe velar por promover y propiciar las mejores herramientas para

salvaguardar la vida, integridad física y emocional de todos los colombianos.

**Artículo 11:** Se establece la obligatoriedad del Estado de garantizar a sus integrantes la vida y buscar los mecanismos para asegurar el normal desarrollo de ella.

**Artículo 24:** Todos los colombianos, con las limitaciones que establezcan las leyes, tienen derecho a circular libremente por el territorio nacional.

#### - Sentencias constitucionales

La Honorable Corte Constitucional, Sentencia C-018 de 2004.

La Honorable Corte Constitucional, Sentencia C-468 de 2011.

#### - Leyes

**Ley 769 de 2002:** Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

**Ley 1383 de 2010:** Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

**Ley 1696 de 2013:** Elimina el Literal E.3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y crea el literal F en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

#### - Decreto - Ministerio de Transporte

**Decreto 3366 de 2003:** Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos.

#### - Resolución - Ministerio de Transporte

**1122 de 2005:** Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución número 865 de 2005 y los artículos 1°, 2° y 3° de la Resolución número 4110 de 2004.

### 2.2. Situación de seguridad vial en Colombia

La actividad de conducir un vehículo automotor ha sido considerada en diferentes escenarios jurisprudenciales como una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones que transitan en la vía (Sentencia C-468/11), razón por la cual es fundamental proponer estrategias para prevenir los índices de accidentalidad y mortalidad en las vías.

Según datos analizados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) extraídos de la base de datos del RUNT (Tabla 1.), se observa una tendencia al aumento de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en las carreteras del país a partir del año 2010, indicadores que ponen en evidencia la necesidad de aumentar los controles viales, campañas pedagógicas y en especial, la actualización constante del régimen normativo en materia vial.

<sup>1</sup> Sueño y condiciones de trabajo y salud en conductores de transporte especial. Un enfoque psicosocial, ciudad de Bogotá, 2012-2013. FT. Estefanía Torres Sánchez, Universidad Nacional de Colombia.

TABLA 1.

AÑO	CARRETERAS	
	Accidentes	Muertos
2002	189.933	6.063
2003	209.904	5.632
2004	229.184	5.483
2005	209.568	5.413
2006	166.739	5.476
2007	185.270	5.615
2008	185.733	5.655
2009	177.801	5.794
2010	173.171	5.696
2011	183.287	5.773
2012	194.221	6.136
2013	177.082	6.211
2014	180.519	6.352
2015	212.262	6.831
2016	198.964*	7.158

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (2017).

En la actualidad se encuentra en vigencia la Resolución 1122 de 2005 (26 de mayo de 2005) “Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución número 865 de 2005 y los artículos 1°, 2° y 3° de la Resolución número 4110 de 2004”<sup>2</sup>, la cual propuso la creación de un dispositivo tecnológico (tacógrafo), que permita regular el control de la velocidad de los vehículos empleados para el servicio de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio especial.

La propuesta de la Resolución 1122 de 2005 está orientada a emplear la tecnología como herramienta que permita verificar la velocidad de los vehículos usados para el transporte de pasajeros, con la finalidad de reducir los siniestros viales causados por el exceso de velocidad en las carreteras del país.

La propuesta de incluir un dispositivo que verifique la velocidad de los vehículos usados para el transporte de carga y pasajeros (tacógrafo), es una propuesta que ha sido ampliamente usada por varios Estados alrededor del mundo, tenemos los ejemplos de los países miembros de la Unión Europea, que mediante la Reglamentación 502/2018 habilitaron la implementación de un tacógrafo inteligente.

Del mismo modo, la Resolución 303 de 1995 en Chile, establece la obligatoriedad de llevar un tacógrafo en cualquier vehículo que supere los 360HP o 364CV de potencia (3,5 Toneladas de capacidad).

### 2.3. Análisis comparado con otros países

- En Estados Unidos de América, en julio de 2012, se promulgó la **Ley MAP-21**, por su nombre en inglés: *Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act*; esta Ley busca avanzar hacia el progreso en el siglo XXI, para mejorar la contribución del transporte carretero y lograr los objetivos estratégicos de ese país.

The ELD mandate (Obligación del uso de Dispositivo Electrónico de Registro):

El Departamento Federal de Administración de Transporte de los EE. UU., siglas en inglés, FMCSA, anunció el 10 de diciembre de 2015 que todos los camiones y autobuses comerciales fabricados después del 2000 deberán emplear el dispositivo tacógrafo digital (en inglés: Electronics Loggin Device); para la fecha del 18 de diciembre de 2017 los conductores y los transportistas, deberán cumplir con las regulaciones del uso obligatorio del ELD.

- En Chile, se promulgó el Decreto Supremo número 18.290 de Tránsito, modificando el artículo 56:
  - “3°. Los vehículos de carga con motor de potencia superior a 360 HP-SAE, a contar del 1° de abril de 1995, deberán estar dotados de tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre en el tiempo, como mínimo, la velocidad y distancia recorrida. Los registros de estos dispositivos deberán quedar en poder del transportista, a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de Carabineros de Chile e Inspectores Fiscales y municipales, por un período de noventa (90) días”<sup>3</sup>.
- En la Comunidad Europea, para la fecha del 11 de abril de 2006, se publicó el Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social del sector del transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) número 3820/85 del Consejo: El reglamento obliga a la instalación y uso del Dispositivo Electrónico de registro a todos los conductores que realicen algún tipo de transporte por carretera, ya sea

<sup>2</sup> Ministerio de Transporte (2005). *Resolución 1122 de 2005*.

<sup>3</sup> La Resolución 303/95, establece exigencia de relación potencia/peso mínimo a vehículos que indica, lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley N° 18.290.

público o privado, de mercancías o de viajeros, sean españoles o extranjeros, realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío, pero siempre y cuando el vehículo que conduzcan tenga un Peso Máximo Autorizado (PMA) superior a 3.5 toneladas o en el caso de vehículos para viajeros, estos tengan más de nueve (9) plazas incluido el conductor<sup>4</sup>.

## 2.4. Énfasis en los casos de Chile y la Unión Europea

### 2.4.1. El caso chileno

Chile tuvo un reporte de siniestros viales de 1.842 personas fallecidas de 34.445 accidentes de tránsito, en los que estuvieron involucrados al menos un camión, durante los años 2011- 2016<sup>5</sup>. Razón por la cual el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) ha venido promulgando una serie de decretos que buscan reducir la accidentalidad en camiones y demás vehículos usados para el transporte de carga, sustancias específicas y personas.

La propuesta chilena para el tratamiento de la accidentalidad en el servicio de transporte terrestre, se ha centrado en la regulación de horas máximas de trabajo y horas mínimas de descanso para los conductores, cuestión que está reglamentada en el artículo 25 Bis del Código del Trabajo<sup>6</sup>. De la misma manera, el Gobierno chileno ha avanzado en la implementación de tecnología para regular las jornadas de conducción y en especial el cumplimiento de las disposiciones de tránsito.

Por lo anterior, Chile ha venido implementando el uso obligatorio del tacógrafo. Algunas de las referencias normativas que enmarcan dicho uso son: la Resolución 303 de 1995 y la Resolución 137 de 1997; el Decreto 298 de 1995 y el Decreto 80 de 2004.

Al respecto del uso del tacógrafo, este es de uso obligatorio para vehículos de carga con potencia

superior a los 360HP-SAE, así como para vehículos que transporten cargas peligrosas. Las disposiciones anteriores están reguladas por el MMT en el artículo 3° de la Resolución 303 y el artículo 5° del Decreto 298.

La normativa que propuso la puesta en marcha, las disposiciones técnicas y la operación del tacógrafo, dio un salto trascendental en Chile con la aplicación del tacógrafo digital; esta actualización tecnológica viene de la mano con la Resolución Exenta 1081 de 2005 de la Dirección del Trabajo, la cual determina el uso obligatorio de un sistema automatizado de control y asistencias, que computerice: las horas de trabajo, los turnos de trabajo, los tiempos de descanso, el perfil de los conductores y sus auxiliares<sup>7</sup>.

Chile evidentemente avanzó sobre la construcción de un sistema que garantice el cumplimiento de la reglamentación de tránsito, con un claro enfoque hacia las garantías laborales de los conductores y empleados en el oficio del transporte terrestre.

### 2.4.2. El caso de la Unión Europea (UE)

En la Unión Europea se implementa el Reglamento 261/2006 aprobado por el Parlamento Europeo, el cual versa sobre la armonización de disposiciones en relación al sector de transporte por carretera. La propuesta de este Reglamento es el de modificar, derogar y unificar una serie de normas anteriores, con el propósito de orientar en una sola norma las disposiciones correspondientes al transporte por carretera.

El Reglamento 561/ 2006 de la UE, derogó el Reglamento 3820 de 1985, así mismo modificó los Reglamentos 3821 de 1985 y 2135 de 1998. La disposición más significativa que quedó vigente fue el establecimiento del uso obligatorio de un tacógrafo digital para vehículos que superen las 3.5 toneladas, vehículos que dispongan de 9 asientos para el transporte de personas –incluido el conductor– y vehículos que sean matriculados por primera vez<sup>8</sup>.

La propuesta del tacógrafo digital<sup>9</sup> consta de un sensor de velocidad respecto a la distancia

<sup>4</sup> Reglamento (CE) 561/2006.

<sup>5</sup> Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset). (Chile). Informe estadístico de siniestros viales según tu tipo. Extraído de: <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

<sup>6</sup> El artículo 25Bis del Código del Trabajo (Chile) establece que los conductores deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada día, así mismo, el conductor tiene derecho a 24 minutos de descanso por cada hora conducida y, bajo ninguna circunstancia, ningún conductor deberá conducir por más de 5 horas continuas, después de las cuales deberá tomar un descanso mínimo de dos horas.

Código del Trabajo, Dirección del Trabajo (2019). Gobierno de Chile. Extraído de: [https://www.dt.gob.cl/portal/1626/articles-95516\\_recurso\\_2.pdf](https://www.dt.gob.cl/portal/1626/articles-95516_recurso_2.pdf)

<sup>7</sup> Resolución número 1081 Exenta (2005). “Establece sistema único de control de asistencia, de las horas de trabajo y de la determinación de las remuneraciones para los trabajadores que laboran a bordo de los vehículos destinados al transporte interurbano de pasajeros y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros. Deroga resoluciones que indica”. Extraída de: <https://www.dt.gob.cl/legislacion/1624/w3-article-87594.html>

Extraída de: <https://www.dt.gob.cl/legislacion/1624/w3-article-87594.html>

<sup>8</sup> Reglamento (CE) 561/2006, Parlamento Europeo y del Consejo.

<sup>9</sup> Ministerio de Fomento. (España). Descripción técnica del tacógrafo digital avalado por la Unión Europea y usado por el Gobierno Español.

Extraída de: <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tacografo-digital/el-tacografo-digital>

y un sistema que le permite introducir tarjetas inteligentes que almacenan la información relativa a la conducción, y brindan información sobre el perfil del conductor que en determinado momento ejerce el oficio de transportista (nombre, empresa, taller y demás referencias). La información que alcance el tacógrafo digital es prácticamente imposible de manipular.

**2.5. La Organización Mundial de la Salud (OMS)**

En su informe “Salve VIDAS, Paquete de medidas técnicas de seguridad vial”, se estimula a los gobiernos a implementar o modificar las políticas públicas que permitan reducir las altas tasas de accidentalidad vial. En el informe se exponen una serie de componentes e intervenciones claves, basadas en datos estadísticos probados, realizados por el acompañamiento de expertos mundiales en los temas de seguridad vial; tales recomendaciones y su aplicación tienden a influir a corto y largo plazo sobre el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito.

El informe propone a los gobiernos hacer la vigencia efectiva de las leyes de control vial existentes, así como “la adopción y aplicación de nuevas leyes de seguridad vial sobre factores de riesgo como el exceso de velocidad, la adopción de medidas para garantizar que los vehículos estén equipados con tecnologías que salvan vidas, pero es preciso que intensifiquen sus esfuerzos si desean alcanzar la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”<sup>10</sup>.

Así mismo, el informe anuncia que “cada año los accidentes de tránsito provocan casi 1,3 millones de muertos y 50 millones de heridos”, y según las tendencias actuales de la OMS, “de aquí a 2030, los traumatismos causados por el tránsito pasarán de ser la novena causa principal de muerte en el mundo a ser la quinta”.

Este considerable aumento de las víctimas mortales está relacionado con el aumento de la motorización en países de ingresos medios y bajos, este crecimiento requiere la creación de campañas de seguridad vial y el mejoramiento de las condiciones viales en cada país. Cabe destacar que Colombia no se aleja de esta realidad, pues según datos del Banco Mundial de 2017, el ingreso per cápita en el país se situó cerca de 6.300 dólares anuales, cifra que sitúa a Colombia como un país de ingresos medios.

La OMS recopila en su informe seis componentes y veintidós intervenciones, que a lo largo del tiempo han podido recopilar información del impacto efectivo de tales medidas, “Las medidas de seguridad vial que se han implementado y evaluado

en diferentes países a lo largo de los años han creado un acervo de conocimientos sobre soluciones basadas en datos probatorios que pueden adaptarse y mejorarse en otros contextos”<sup>11</sup>. Ver Figura número 1. Paquete de medidas o componentes.

Figura No. 1. Componentes de medidas técnicas de Salve VIDAS.



Fuente: Informe OMS - Salve VIDAS - Paquete de medidas técnicas de seguridad vial.

Dentro del informe de la OMS se plantean dos componentes: Control de la velocidad que consiste en la “... Introducción de nuevas tecnologías, como sistemas de adaptación inteligente de la velocidad, para ayudar a los conductores a respetar los límites de velocidad”<sup>12</sup>; y el Liderazgo en seguridad vial con el cual se pretende realizar un seguimiento de la seguridad en las vías, mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos<sup>13</sup>. Ver Figura número 2.

Figura No. 2. Intervenciones asociadas a los dos componentes analizados.

Componente	Intervenciones
Control de la velocidad	Formular y hacer cumplir leyes que establezcan límites de velocidad a escala nacional, local y urbana
	Construir vías que moderen el tránsito o modifiquen con ese fin, por ejemplo mediante rotundas, embudos, badenes, chicanas y bandas sonoras
	Exigir a los fabricantes de automóviles que introduzcan nuevas tecnologías, como sistemas de adaptación inteligente de la velocidad, para ayudar a los conductores a respetar los límites de velocidad
Liderazgo en seguridad vial	Crear un organismo que lidere la seguridad vial
	Elaborar y financiar una estrategia de seguridad vial
	Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial
	Realizar un seguimiento de la seguridad vial mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos
	Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas

Fuente: Informe OMS - Salve VIDAS - Paquete de medidas técnicas de seguridad vial.

La propuesta de modificación a la Ley 769 de 2002 - CNTT, recoge tales iniciativas e intervenciones, para que de esta forma logre unas medidas efectivas en la disminución de las cifras de muertes y heridos por las razones antes mencionadas, logrando el objetivo fundamental de salvar vidas.

<sup>10</sup> Salve VIDAS - Paquete de medidas técnicas de seguridad vial, página 4.

<sup>11</sup> *Ibidem.*

<sup>12</sup> *Ibidem.*

<sup>13</sup> *Ibidem.*

**2.6. Beneficios de la implementación del uso del tacógrafo con lectura a distancia**

Con fundamento en las experiencias de otros países, la implementación del tacógrafo con lectura a distancia trae los siguientes beneficios:

- Control efectivo del cumplimiento a la normatividad sobre los límites de velocidad, por parte de los conductores de vehículos pesados y de transporte de pasajeros.
- Obtener información en casos de accidentes, que permitan identificar las condiciones del antes, durante y después de un accidente vial. Lo que nos otorga la información necesaria para la generación y ajuste a las políticas públicas sobre la materia.

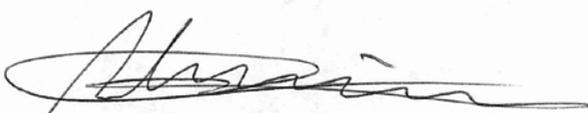
- Generar información sobre el exceso de velocidad máxima permitida en el vehículo, y el control efectivo a las empresas, por parte de las autoridades respectivas.
- Control sistematizado y centralizado de los tiempos de conducción y descanso, violaciones a los límites de velocidad de los conductores de vehículos pesados y de transporte de pasajeros objeto de la norma.
- Control efectivo en carreteras por parte de la autoridad de tránsito, al tener acceso a la información registrada, entre otras, a la velocidad de conducción sin detener el vehículo.
- Optimización del uso de las vías nacionales, esto gracias a la programación previa de los conductores, para cumplir las jornadas de conducción y descanso.

**III. Propuesta que modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 Código de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.**

Actual	Propuesto
<b>Artículo 2°. Definiciones.</b>	<p><b>Tipo cambio:</b> Incorporar nuevas definiciones.</p> <p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: <u>Áreas de descanso: Áreas adecuadamente habilitadas donde puedan descansar los conductores de transporte de carga y pasajeros por carretera.</u> <u>Tacógrafo: Dispositivo electrónico de control que se instala a bordo de ciertos vehículos, para indicar y registrar de manera automática, los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad de los vehículos, así como el registro de los tiempos de actividad y descanso de sus conductores, que permite ser consultado a distancia.</u> <u>Tarjeta del conductor: Tarjeta electrónica, que permite almacenar y sistematizar los datos del vehículo, la georreferenciación de los lugares recorridos, la velocidad de los trayectos realizados, los posibles fallos del sistema, los datos de los conductores que lo han manejado en cada momento y la actividad que han realizado.</u></p>
<b>Artículo 28. Condiciones tecnomecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.</b>	<p><b>Tipo cambio:</b> Incorporar un 3<sup>er</sup> párrafo.</p> <p><b>Artículo 28. Condiciones tecnomecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.</b> <u>Parágrafo 3°: Los camiones, tractocamiones, sin distingo del tipo de carrocería, cuyo peso bruto vehicular máximo sea superior a 3.500 kilogramos; así como los buses empleados para el transporte de pasajeros por carretera con capacidad de 19 pasajeros en adelante, incluido el conductor, deberán instalar en zona accesible para efectos de inspección y control, un dispositivo tacógrafo electrónico de lectura a distancia.</u> <u>La información consignada por estos dispositivos, deberá ser transferida para efectos de monitoreo centralizado.</u> La determinación de las funcionalidades operativas y los datos monitoreados, serán determinados por el Ministerio de Transporte.</p>
<b>Artículo 30. Equipos de prevención y seguridad.</b>	<p><b>Tipo cambio:</b> Incorporar numeral 10.</p> <p><b>Artículo 30. Equipos de prevención y seguridad.</b> <u>10. Tacógrafo electrónico en correcto estado de funcionamiento y habilitación técnica.</u></p>
<b>Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos.</b>	<p><b>Tipo de cambio:</b> Agregar literal p.</p> <p><b>Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos.</b> <u>p. En los casos de los vehículos que requieran el uso del tacógrafo, el buen funcionamiento del tacógrafo electrónico, constatando la grabación de información en las tarjetas de conducción y la lectura a distancia de los datos registrados.</u></p>
<b>Artículo 71. Inicio de marcha.</b>	<p><b>Tipo cambio:</b> Adicionar párrafo.</p> <p><b>Artículo 71. Inicio de marcha.</b> <u>Parágrafo: Los vehículos que sean cobijados por el artículo 28 párrafo 3°, de la presente ley, deberán inicializar el Tacógrafo con los datos exigidos, antes de iniciar la marcha. Lo anterior deberá ir acorde con la normatividad vigente.</u></p>

Actual	Propuesto
<p><b>Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales.</b>                      Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.                      Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.                      Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.</p>	<p><b>Tipo cambio:</b>                      Incorporar inciso.  <b>Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales.</b>                      Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.                      Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.  <u>El Ministerio de Transporte y/o la Agencia Nacional de Seguridad Vial, regulará la creación de las zonas de descanso obligatorias.</u>                      Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías</p>
<p><b>Artículo 131. Multas.</b></p>	<p><b>Tipo cambio:</b>                      Incorporar literales a las secciones (B), (C) y (D) del artículo 131.  <b>Artículo 131. Multas.</b> Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:                      B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:                      - <u>B.24. Cumplir el periodo de descanso en zona no autorizada u obstaculizar la vía pública para ello.</u>                      C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:                      - <u>C.40. Conducir un vehículo que requiera el uso de tacógrafo, con tarjeta de registro de datos diferente a la del conductor del vehículo.</u>                      D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:                      - <u>D.16. Conducir un vehículo que requiera para su tránsito el uso del tacógrafo con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas, o cuando se carezca de él u homologación respectiva, o cuando aun teniéndolo no cumpla el envío de datos a distancia requerido por la autoridad competente, o este no esté en funcionamiento. En estos casos el vehículo será inmovilizado.</u></p>

Cordialmente,

  
**ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA**  
**HONORABLE SENADOR DE LA REPÚBLICA**

**SENADO DE LA REPÚBLICA**

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 5 del mes Noviembre del año 2019

se radicó en este despacho el proyecto de ley  
 N° 241 Acto Legislativo N° \_\_\_\_\_, con todos y  
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
 por: H.º Antonio Luis Zabaraín Guevara

SECRETARÍA GENERAL

SECCIÓN DE LEYES  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 5 de noviembre de 2019

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de ley número 241 de 2019 Senado, *por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002, Código de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones*, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador *Antonio Luis Zabaraín Guevara*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Noviembre 5 de 2019

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado proyecto de ley a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del Honorable Senado de la República,

*Lidio Arturo García Turbay.*

El Secretario General del Honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

\* \* \*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 245 DE 2019  
SENADO**

*por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1118 de 2006 y se adiciona un artículo nuevo.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto la adopción de medidas tendientes a fortalecer a Ecopetrol S. A., en el desarrollo de sus actividades comerciales o industriales correspondientes o relacionadas con la exploración, explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización de hidrocarburos, sus derivados y productos, evitar su descapitalización y fomentar

el desarrollo de infraestructura e inversión social en el territorio nacional.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1118 de 2006, el cual quedará así:

**Artículo 2°. Capitalización de Ecopetrol S. A.** En el proceso de capitalización autorizado en el artículo 1° de esta ley, se garantizará que la Nación conserve, como mínimo, el ochenta y ocho punto cinco por ciento (88.5%) de las acciones, en circulación, con derecho a voto, de Ecopetrol S. A.

Artículo 3°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1118 de 2006, el cual quedará así:

**Artículo Nuevo.** Prohíbese cualquier acto de enajenación de la propiedad accionaria de la Nación en Ecopetrol S. A. durante los próximos 20 años. En este período, la totalidad de los recursos que perciba la Nación en su calidad de accionista deberán destinarse por el Gobierno nacional al desarrollo de infraestructura e inversión social. La prohibición de enajenación se hará extensiva a todas las compañías en las cuales Ecopetrol tenga participación accionaria.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA  
Senador de la República

LUIS FERNANDO VELASCO  
Senador de la República

MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZABAL  
Senadora de la República

JOSE DAVID NAME CARDOZO  
Senador de la República

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La presente iniciativa legislativa tiene como fin la protección del patrimonio público dirigido a evitar la venta del 8.5% de Ecopetrol S. A., Empresa líder en la generación de riqueza del Estado colombiano.

Las condiciones de operación del sector de producción, transporte y refinación de hidrocarburos han venido mejorando sustancialmente, luego de la época de precios bajos que afectó al mercado mundial del crudo e impactó negativamente a la industria petrolera global.

En el ámbito colombiano la producción de petróleo y gas ha tenido una notable mejoría en los últimos años logrando, en el mes de marzo de 2019, una producción promedio día cercana a novecientos

mil barriles, de la cual un alto porcentaje pertenece a Ecopetrol S. A.

Los precios internacionales del crudo, tanto del referente WTI, como del BRENT, también superaron las bajas cotizaciones de años anteriores, y han ganado estabilidad que favorece, de manera radical, los ingresos de las compañías petroleras.

Los pronósticos de precio de crudo del Banco Británico Barclays, para el segundo trimestre de 2019, sitúan en 65 dólares por barril el precio de referencia WTI y en 73 dólares por barril el del BRENT, que se constituye en un buen augurio para la industria petrolera.

Estas cifras representan un escenario favorable para el sector petrolero, respaldan los notables resultados financieros de Ecopetrol S. A. en los últimos años y proyectan un excelente futuro para la compañía.

#### **El estado actual de Ecopetrol S. A.**

Según las cifras presentadas por la Presidencia de Ecopetrol S.A., en la reciente asamblea general de accionistas del 2019, las utilidades de la empresa en el año 2018 fueron de **11.2 billones de pesos**, elemento muy importante, aunado al reporte que la compañía terminó el año pasado con **14.4 billones de pesos** en caja.

En materia financiera la administración de Ecopetrol S. A. también informa una cifra muy importante al señalar que el plan de negocios previsto para ejecutarse del 2019 al 2021, podría generar alrededor de **20.000 mil millones de dólares** adicionales en caja (Cerca de **63 billones de pesos**).

A lo anterior se suma el interés de la compañía en los proyectos de exploración *off shore* y de la inversión planteada en proyectos de yacimientos no convencionales (*tracking*), donde prevé destinar cerca de **500 millones de dólares**, buscando poder adicionar nuevas reservas de hidrocarburos.

La expectativa es ambiciosa pues el Presidente de Ecopetrol S. A. estima poder incorporar reservas de entre 4.000 y 8.000 millones de barriles de crudo y unos 10 terapias cúbicos de gas, lo que podría multiplicar por cuatro las reservas de petróleo y gas de Colombia.

Los resultados financieros de Ecopetrol S. A., son muy importantes y generaron dividendos a favor de la Nación por un monto de **8.1 billones de pesos**, como resultado del ejercicio de 2018.

De otro lado, el doctor Felipe Bayón, manifestó en entrevista con el diario *El Tiempo* que Ecopetrol S.A., le entregó al país en el año 2018, en el agregado total entre impuesto, regalías, y dividendos la suma

de **23 billones de pesos**, y en la última década el beneficio total para el país fue del orden de **200 billones de pesos**.

Las cifras antes detalladas muestran el buen momento de Ecopetrol S. A., en lo técnico, en lo operativo, lo financiero y administrativo, evidencia la fortaleza de las finanzas del Estado por cuenta de los resultados de la compañía y permiten deducir un escenario inmejorable del corporativo en el corto y mediano futuro.

#### **La capitalización de Ecopetrol S. A.**

La aplicación de la Ley 1118 de 2006, más conocida como Ley de Capitalización de Ecopetrol, permitió la venta de acciones, pero ordenó que el Gobierno nacional mantuviera, como mínimo, una participación accionaria del 80%.

Según reportes del sector, hasta la fecha solo se han hecho dos colocaciones: 10,1% en el 2007 y 1,4% en el 2011, que suman un porcentaje de 11.5 %, restando por vender el 8,5% de acciones, para llegar al tope del 20 % autorizado.

El buen momento de la compañía y lo estratégico del negocio en la actualidad permite que, desde diferentes sectores incluso liderados por la Presidencia de la República, se haya manifestado la oposición a la venta de participación accionaria de Ecopetrol S. A.

El doctor Iván Duque Márquez así lo expresó:

“Yo he visto algunas propuestas por ejemplo, de algunos que dicen que hay que vender a Ecopetrol como empresa, la totalidad de Ecopetrol como empresa. Yo quiero que quede claro aquí, que esa propuesta no la acompaña el Presidente de la República.”

También el doctor Felipe Bayón, Presidente de Ecopetrol S. A., es partidario de no vender acciones de la compañía, según lo reporta el diario *Portafolio* en una nota del 5 de marzo de 2019, y se enfatiza allí que el Presidente Iván Duque rechaza la idea, y refiere que así lo expresó el Presidente de la República en un almuerzo con inversionistas en New York, donde planteó que no veía la necesidad de vender una participación de la compañía en esta etapa, todo esto según lo informa el diario económico.

Por todo esto es claro que, además de la decisión de gobierno de no vender acciones de la compañía, la venta de acciones de Ecopetrol S. A. es **inconveniente** a la luz de las realidades sectoriales actuales, según lo detallado anteriormente, máxime si se tiene en cuenta que, según fuentes del sector financiero, con la venta de ese 8,5% de acciones de Ecopetrol S. A., el Estado recaudaría cerca de

**\$10 billones**, apenas un poco más de las utilidades recibidas este año, por ejercicio del 2018.

El interés del Gobierno nacional de cubrir el déficit fiscal con la venta de acciones lesionaría enormemente el patrimonio público puesto que, el 8,5% de las participaciones de la empresa, representan el derecho a percibir **un (1) billón** de pesos como dividendo en los resultados del ejercicio de 2018 y afectaría en igual proporción las reservas actuales y futuras de petróleo y gas de propiedad de la Nación.

En el escenario actual de precios de hidrocarburos al alza y estables, de aumento en la producción de crudo, que se acerca a los 900 mil barriles día, de gran dinámica en la actividad de proyectos *off shore* y del impulso decidido del Gobierno nacional a los proyectos de yacimientos no convencionales (*Fracking*), están dadas todas las condiciones que sustentan el perjuicio que se le haría a las finanzas públicas si se continúa con la venta de acciones de Ecopetrol S. A.

Seguir adelante con dicho proceso iría en detrimento del patrimonio público puesto que no le permitiría al Estado recibir los enormes recursos fiscales por vía de mayor producción de petróleo y gas, mejores precios de venta y la adición de nuevas reservas de hidrocarburos.

Este último elemento, de no poca monta en la decisión de la venta de acciones de la compañía, privaría a Ecopetrol S. A. de la posibilidad de ostentar la propiedad de parte de las reservas de hidrocarburos que se adicionen por cuenta de los proyectos financiados con recursos de la compañía, reservas que pasarían a ser propiedad de los nuevos accionistas en el porcentaje señalado, lo mismo que los cuantiosos beneficios económicos que de allí se generen.

La meta aquí es la protección de los ingresos de Ecopetrol S. A., los que son fuente muy importante de financiación de la inversión social, de la educación y la salud de todos los colombianos.

En conclusión, con este proyecto de ley se busca la protección del patrimonio público y se garantiza que los ingresos económicos previstos por el plan de negocios de Ecopetrol S. A., y la propiedad de las eventuales nuevas reservas de petróleo y gas que se adicione, sigan siendo de los colombianos, contribuyan a fortalecer el desarrollo de la infraestructura y sean una fuente importante y permanente de financiación de la inversión social que el país necesita.

Por lo anterior, se radica esta propuesta fundamentada en los motivos antes enunciados, y de

altísima conveniencia pública, para que el honorable Congreso de la República considere su texto e inicie el trámite legal pertinente.

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA  
Senador de la República

LUIS FERNANDO VELASCO  
Senador de la República

MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL  
Senadora de la República

JOSÉ DAVID NAME CARDOZO  
Senador de la República

SECCIÓN DE LEYES  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 5 de noviembre de 2019

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de ley número 245 de 2019 Senado, *por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1118 de 2006 y se adiciona un artículo nuevo*, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los honorables Senadores *Jaime Enrique Durán Barrera, Luis Fernando Velasco Chaves, Maritza Martínez Aristizábal, José David Name Cardozo*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

Noviembre 5 de 2019

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado proyecto de ley a la Comisión Quinta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Lidio Arturo García Turbay.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

## TEXTO DE PLENARIA

### **TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 19 DE JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 232 DE 2018 SENADO, 084 DE 2017 CÁMARA**

*por medio de la cual se dictan normas catastrales e impuestos sobre la propiedad raíz y se dictan otras disposiciones de carácter tributario territorial.*

El Congreso de la República

DECRETA:

**Artículo 1°.** *Avalúos Catastrales.* Los catastros se regirán por lo dispuesto en el modelo de catastro multipropósito, los criterios y las normas para inscripción por primera vez, como los de conservación y actualización se ajustarán al mencionado modelo.

**Artículo 2°.** *Límite del Impuesto Predial Unificado.* Independientemente del valor de catastro obtenido siguiendo los procedimientos del artículo anterior, para los predios que hayan sido objeto de actualización catastral y hayan pagado según esa actualización, será del IPC+8 puntos porcentuales máximo del Impuesto Predial Unificado.

Para el caso de los predios que no se hayan actualizado el límite será de máximo 50% del monto liquidado por el mismo concepto el año inmediatamente anterior.

Para las viviendas pertenecientes a los estratos 1 y 2 cuyo avalúo catastral sea hasta, 135 SMMLV, el incremento anual del Impuesto Predial, no podrá sobrepasar el 100% del IPC.

**Parágrafo.** La limitación prevista en este artículo no se aplicará para:

1. Los terrenos urbanizables no urbanizados o urbanizados no edificados.
2. Los predios que figuraban como lotes no construidos o construidos y cuyo nuevo avalúo se origina por la construcción o edificación en él realizada.
3. Los predios que utilicen como base gravable el autoavalúo para calcular su impuesto predial.
4. Los predios cuyo avalúo resulta de la autoestimación que es inscrita por las autoridades catastrales en el respectivo censo, de conformidad con los parámetros técnicos establecidos en las normas catastrales.
5. La limitación no aplica para los predios que hayan cambiado de destino económico ni que hayan sufrido modificaciones en áreas de terreno y/o construcción.

6. No será afectado el proceso de mantenimiento catastral.
7. Solo aplicable para predios menores de 100 hectáreas respecto a inmuebles del sector rural.
8. Predios que no han sido objeto de formación catastral.
9. Lo anterior sin perjuicio del mantenimiento catastral.

**Artículo 3°.** *Aplicación.* Para todos los distritos, municipios y entidades territoriales en general; la presente ley tendrá aplicación a partir de su sanción presidencial por un período de cinco (5) años.

**Artículo 4° (Nuevo).** *Revisión de los avalúos catastrales.* Los propietarios poseedores o las entidades con funciones relacionadas con la tierra podrán presentar para efectos catastrales, en cualquier momento, solicitud de revisión catastral, cuando considere que el valor no se ajusta a las características y condiciones del predio, para ello deberán presentar las pruebas que justifiquen su solicitud. La autoridad catastral deberá resolver dicha solicitud dentro de los tres (3) meses siguientes a la radicación.

**Parágrafo 1°.** La revisión del avalúo no modificará los calendarios tributarios municipales ni distritales y entrará en vigencia el 1° de enero del año siguiente en que quedó en firme el acto administrativo que ordenó su anotación.

**Parágrafo 2°.** Los contribuyentes podrán solicitar la devolución o compensación de los saldos a favor originados en pagos en exceso o de lo no debido, dentro de los cinco (5) años siguientes al vencimiento del plazo a pagar o al momento de su pago.

**Artículo 5° (Nuevo).** *Recurso de reconsideración.* El recurso de reconsideración tendrá efecto suspensivo cuando se presente por razón del Impuesto Predial Unificado.

La carga de la prueba en el procedimiento establecido para el recurso de la reconsideración estará a cargo de la entidad y en ningún caso estará a cargo del propietario.

**Artículo 6° (Nuevo).** *El Sistema de Pago Alternativo por Cuotas (SPAC).* El contribuyente persona natural propietario de bienes o predios de uso residencial, podrá optar por la modalidad de pago alternativo por cuotas para el Impuesto Predial Unificado del bien, sea a solicitud de parte o de manera automática, según reglamentación que para el efecto se expida por parte de las administraciones municipales.

**Artículo 7°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Lo previsto en este artículo se aplicará sin perjuicio del límite de impuesto contemplado en el artículo 6° de la Ley 44 de 1990 y el artículo 55 del Decreto Ley 1421 de 1993.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 19 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 232 de 2018 Senado, 084 de 2017 Cámara, *por medio de la cual se dictan normas catastrales e impuestos sobre la propiedad raíz y se dictan otras disposiciones de carácter tributario territorial.*

Cordialmente,

**CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ CORTÉS**  
Senador Ponente

El presente texto definitivo fue aprobado con modificaciones en Sesión Plenaria del Senado de la República el día 19 de junio de 2019, de conformidad con el articulado propuesto para segundo debate.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

**CONTENIDO**

Gaceta número 1134 - martes, 26 de noviembre de 2019 **Págs.**

**SENADO DE LA REPÚBLICA**

**PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO**

Proyecto de acto legislativo número 25 de 2019 Senado, por medio del cual se reforma el artículo 135 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.. 1

**PROYECTOS DE LEY**

Proyecto de ley número 241 de 2019 Senado, por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 Código de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones..... 3

Proyecto de ley número 245 de 2019 Senado, por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1118 de 2006 y se adiciona un artículo nuevo.... 20

**TEXTO DE PLENARIA**

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 19 de junio de 2019 al proyecto de ley número 232 de 2018 Senado, 084 de 2017 Cámara, por medio de la cual se dictan normas catastrales e impuestos sobre la propiedad raíz y se dictan otras disposiciones de carácter tributario territorial..... 23