REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - Nº 517 | Bogotá, D. C., jueves, 25 de julio de 2013 | EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co; JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO, SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 011 DE 2013 CÁMARA

por la cual se establece en Colombia el sistema de puntos en la licencia de conducción, se fijan incentivos a la conducción responsable y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Del Sistema de la Licencia de Conducción por Puntos

Artículo 1°. La Ley 769 de 2002 tendrá un nuevo artículo 17A del siguiente tenor:

Artículo 17A. *Sistema de puntos.* Al titular de la licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignará un total de doce (12) puntos los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en el artículo 131 de este Código.

Artículo 2°. El artículo 26 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7° de la Ley 1383 de 2010 quedará así:

Artículo 26. *Causales de suspensión o cancelación.* La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.

3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este Código.

4. Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.

5. **Por la pérdida de seis (6) puntos de acuerdo con lo establecido en el artículo 131 del presente Código. En este caso la suspensión será por el término de seis (6) meses. Esta sanción se hará efectiva una vez queden en firme los actos administrativos correspondientes.**

6. **Por la pérdida de los doce (12) puntos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 131 del presente Código. En este caso la suspensión será por el término de un (1) año. Esta sanción se hará efectiva una vez queden en firme los actos administrativos correspondientes.**

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.

3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.

4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.

5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.

7. Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

8. **Por la pérdida de los doce (12) puntos asignados por la tercera vez. Esta sanción se hará efectiva una vez queden en firme los actos administrativos correspondientes.**

Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código Contencioso Administrativo.

Transcurridos tres años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

Artículo 3°. El artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 204 del Decreto 19 de 2012 quedará así:

Artículo 93. *Control de infracciones de conductores.* Los Organismos de Tránsito deberán reportar diariamente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las infracciones impuestas por violación a las normas de tránsito **y la correspondiente pérdida de puntos de la licencia**.

La pérdida de puntos de la licencia será de acuerdo con lo señalado en el artículo 131 del presente Código.

Parágrafo 1°. El módulo de infracciones del RUNT deberá entrar en operación a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto-ley. Hasta que entre en operación el citado registro, deberá seguir reportándose diariamente a la información de las infracciones en los sistemas que haya desarrollado o utilizado cada Organismo de Tránsito para tal fin.

Parágrafo 2°. La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos mensuales legales vigentes (100 smmlv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.

Parágrafo 3°. Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv).

Artículo 4°. Adiciónese un nuevo numeral al inciso 1° del artículo 122 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010 así:

Artículo 122. *Tipos de sanciones.* Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. Amonestación.

2. Multa.

3. Retención preventiva de la licencia de conducción.

4. Suspensión de la licencia de conducción.

5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.

6. Inmovilización del vehículo.

7. Retención preventiva del vehículo.

8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

9. Pérdida de puntos.

Artículo 5°. El artículo 124 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 124. *Reincidencia.* Se considerará reincidencia la pérdida de puntos de la licencia de conducción y se sancionará conforme lo establece el artículo 26 de la **Ley 769 de 2002.**

Artículo 6°. El artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 131. *Multas y pérdida de puntos.* Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con **la pérdida de puntos** y 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, 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, **previa reglamentación, por las autoridades territoriales competentes, en la que se señalen las condiciones de tiempo, de modo y de lugar que originan esta estricción.** 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 **y la pérdida de un (1) punto**, 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. **Vehículo** sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.4. **Vehículo** con placas adulteradas.

B.5. **Vehículo** con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.6. **Vehículo** 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.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes **y la pérdida de dos (2) puntos**, 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 señalizar 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 aun 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 de **voz o datos** 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.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes **y la pérdida de tres (3) puntos**, 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.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

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.

D.7.Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

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. Conducir un vehículo que emplee para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones. Además, el vehículo será inmovilizado.

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. Participar u organizar en la vía pública sin permiso otorgado por autoridad de tránsito, competencias de destreza o velocidad con vehículos automotores, además, el vehículo empleado en la competencia será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez por veinte días y por tercera vez por cuarenta días.

D.17. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

D.18. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes **y con la pérdida de cuatro (4) puntos** el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

E.1. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido 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 pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y 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.

E.2. 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.

Parágrafo 1°. Las infracciones de tránsito, cuya sanción sea la imposición de multas descritas en otros artículos de la Ley 769 de 2002, darán lugar además a la pérdida de puntos, así:

Si la multa es de 8 SMLDV, perderá un (1) punto.

Si la multa es de 15 SMLDV, perderá dos (2) puntos.

Si la multa es de 30 SMLDV, perderá tres (3) puntos.

Si la multa es de 45 SMLDV, perderá cuatro (4) puntos.

CAPÍTULO II

Incentivos a la conducción responsable

Artículo 7°. *Recuperación de puntos.* El conductor que no haya sido sancionado en un periodo de seis (6) meses, se le restablecerán los puntos perdidos que correspondan a infracciones de las categorías B o C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. Asimismo, el conductor que no haya sido sancionado en un periodo de un (1) año, se le restablecerán los puntos perdidos que correspondan a infracciones de las categorías D o E del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 8°. *Incentivo en el impuesto sobre vehículos automotores.* Las Entidades Territoriales podrán decretar un descuento hasta del quince por ciento (15%) en el pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, para los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, salvo en los casos en que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.

Este descuento será acumulable a los descuentos ya contemplados en cada entidad territorial para incentivar el pago del referido impuesto.

Artículo 9°. *Incentivo en la revisión técnico-mecánica.* Los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante la vigencia del certificado de revisión técnico-mecánica, salvo en los casos en que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada, recibirán un descuento del diez por ciento (10%) en el valor de la siguiente revisión, al presentar ante el Centro de Diagnóstico Automotor el Certificado de Calificación de Idoneidad de Conductores.

Este descuento será acumulable a los descuentos por este concepto ya contemplados en cada Centro de Diagnóstico Automotor legalmente constituido.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará los topes máximos que podrán ser cobrados por concepto de revisión técnico-mecánica por parte de los Centros de Diagnóstico Automotor legalmente constituidos, teniendo como base el promedio de valores de los últimos tres (3) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Sobre este valor aplicará el descuento contemplado en el presente artículo.

Artículo 10. *Incentivo en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz.* Tendrán derecho a un descuento del diez por ciento (10%) en el costo del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por los Centros de Reconocimiento de Conductores, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante un (1) año, contado a partir de la fecha de realización del examen correspondiente, salvo en los casos en que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.

Artículo 11. *Incentivo en trámites de la licencia.* Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente, salvo en los casos en que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.

Artículo 12. El Ministerio de Transporte en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará los incentivos a la conducción responsable contenidos en este capítulo.

Artículo 13. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su expedición y deroga el artículo 124 de la Ley 769 de 2002 y las demás normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTUALIZACIÓN

Seguridad vial: una razón de fondo

Durante las últimas décadas el mundo entero ha sido testigo del crecimiento de la siniestralidad vial. Recientemente, organismos de carácter supranacional se han dado a la tarea de analizar la situación de los países y, como resultado, han sido elaborados informes que contienen recomendaciones para reducir los índices de víctimas fatales y lesionados por causa de los siniestros viales, que se han convertido en un desafío para la calidad de vida de los habitantes del planeta.

El *Informe de la situación mundial de la seguridad vial de 2013: apoyo a una década de acción*, de la Organización Mundial de la Salud, sobre la responsabilidad de los gobiernos refiere:

"Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte".

"Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes".

Los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.

Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes.

"Entre las regiones encubre el amplio margen vistos dentro de las regiones. Por ejemplo, mientras que la región de las Américas tiene la proporción más baja de los grupos vulnerables las muertes en carretera (41%), esta cifra oscila entre el 22% en Venezuela y 75% o más en Costa Rica, Colombia y la República Dominicana".

Por su parte, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, indica en su informe las siguientes ideas:

"Sabemos que en los países de bajos y medianos ingresos, la situación de la seguridad vial continuará deteriorándose, a menos que se intervenga en forma enérgica y coordinada. Aunque en los países desarrollados la situación vial mejora, la complacencia no tiene cabida y es preciso seguir desplegando esfuerzos para mantener esa tendencia positiva.

En materia de seguridad vial, el reto básico consiste en modificar el comportamiento de los usuarios y garantizar que las vías de tránsito sean espacios públicos compartidos antes bien que zonas potencialmente propicias a la violencia.

En los países desarrollados la situación mejora, gracias a enfoques intersectoriales y coordinados. No obstante, las proyecciones indican que sin un renovado y enérgico compromiso en materia de prevención y reducción del riesgo en los países de bajos y medianos ingresos, el número de muertos en accidentes de tránsito se duplicará de aquí a 2020, cifrándose en más de 2.000.000 anuales.

Los traumatismos causados por el tránsito imponen sustanciales cargas económicas a los países en desarrollo y, según estimaciones, su costo representa entre el uno y el tres por ciento del producto nacional bruto. En muchos casos, ese costo supera el monto de la asistencia internacional para el desarrollo que reciben cada año. De ahí que haya un vínculo directo entre la mejora de la seguridad vial y la reducción de la pobreza" (Subrayado fuera de texto)[1].

Licencia por puntos: contribución en la disminución de índices de siniestralidad vial

Es evidente que el contexto mundial sobre siniestralidad vial derivó en preocupaciones para los países, que se han traducido en esfuerzos de política cuyo objetivo es precisamente disminuir los índices de siniestralidad vial y sus devastadoras consecuencias.

Una de estas medidas de política ha sido la implementación del sistema de puntos en las licencias de conducción. Precisamente, impedir los siniestros de tránsito e incentivar la seguridad vial han sido los ejes fundamentales para esta medida en países como Australia, Francia, Italia, Malasia, Canadá, Bélgica, Japón, Reino Unido, Dinamarca, República Checa, Alemania, España y Estados Unidos, los que han percibido una reducción de muertes por siniestros de tránsito producidos por conductas irresponsables, del orden del 10% al año[2].

La Biblioteca Nacional de Chile contiene estudios sobre el impacto de la licencia por puntos en la reducción de los índices de siniestros de tránsito en algunos países, dentro de los que se destacan los siguientes:

"En el caso de España, durante 2003 tenía una siniestralidad de 128 muertos por un millón de habitantes, siendo la media en Europa de 103. Países como Suecia, Reino Unido se escapaban a este índice con 60.

En el balance realizado por la Dirección General de Tráfico española durante el 2007, muestra que el número de sanciones firmes con detracción de puntos ha sido de 310.000, con un total de puntos detraídos de 1.025.00, que han afectado a 290.000 conductores.

Al 1% del censo de conductores se les ha restado algún punto. De los que el 84% son hombres y el 16% son mujeres. El 31% de los conductores que han perdido puntos tenían entre 25 y 34 años, el 23% entre 35 y 44 años. Entre ambos grupos suman el

---

[1] Seguridad vial: Llamado a la acción. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Octubre de 2009 y Guía práctica de seguridad vial. Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial. Ginebra, Suiza. 2007.

[2] Fuente: http://www.tuautoseguro.cl/2010/08/12/licencia-de-conducir-con-puntos/

54% de los infractores. Los jóvenes hasta 24 años han supuesto el 18,7% del total de los infractores.

La "Ley de permiso por puntos" ha permitido que España haya pasado de los países con mayores índices de siniestralidad vial (128 muertos en carretera por millón de habitantes en 2003 cuando la media europea era de 103) a situarse en 2006 más cercano a la media de la Unión Europea que es 93 muertos por cada millón de habitantes. (Ver Permisos por Punto en España).

En Francia el permiso por puntos comenzó a funcionar en 1992 y se basa también en la pérdida progresiva de puntos. Cada conductor cuenta con un saldo inicial de 12 puntos que irán bajando en la medida que cometa alguna infracción, si queda en cero el conductor pierde el permiso. En este país han disminuido las infracciones por consumo de alcohol en un porcentaje superior al 6%. Y en el 2003, se redujeron las muertes por accidentes de tráfico en un 17%.

El Reino Unido es el país europeo con menos muertos por millón de kilómetros recorridos. Su llamada Ley de Tráfico Rodado de 1962 es considerada como el precedente de la ley de permiso por puntos que entró en vigencia en 1982, con una mezcla del sistema tradicional de penalización a conductores y del permiso por puntos. Los ingleses suman puntos en lugar de restar, según la gravedad de la infracción, cuanto más grave más puntos sumará, hasta llegar a la inhabilitación como conductor si llega a doce puntos.

En Alemania, el sistema de conducción por puntos comenzó en 1999 y al igual que el Reino Unido según las infracciones se van sumando puntos, el máximo es 18 e implica la pérdida de la licencia. La puntuación de las infracciones varía según la gravedad de la infracción.

En Australia la incorporación del sistema de licencia de conducir por puntaje comenzó en 1969. Desde 1989 a 1994, la tasa de mortalidad disminuyó al 45%."[3].

Por su parte, Italia implementó el sistema de licencia por puntos desde 2003 "a fin de aumentar la presión sobre los automovilistas para que circulen con mayor prudencia, ya que a pesar de que el sistema vial está en su gran mayoría en buenas condiciones y con normas de seguridad de alto nivel, la cantidad de accidentes de tráfico (617 promedio diario) es alta así como también la cantidad de víctimas fatales (15 por día según últimas estadísticas)"[4] Argentina también lo implementó desde 2008[5].

Breve muestra de siniestralidad vial en Colombia

En nuestro país el aumento de heridos y la pérdida de vidas humanas en siniestros de tránsito persiste, las cifras aportadas por el Sistema de Información Estadística, Delincuencial, Contravencional y Actividad Operativa de la Policía Nacional así lo indican:

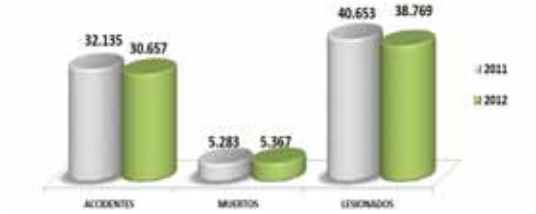
Causas de Siniestralidad vial 2012[6]

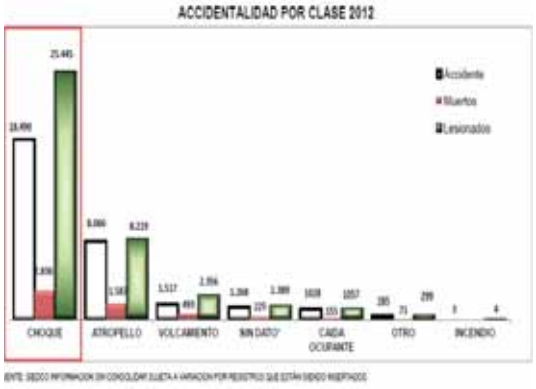
ACCIDENTALIDAD NACIONAL

DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2012

COMPARADO CON EL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR

EVENTO	2.011	2.012		ABSOLUTA	%
ACCIDENTES	32.135	30.657	✓	-1.478	-4,6%
MUERTOS	5.283	5.367	✗	84	1,6%
LESIONADOS	40.653	38.769	✓	-1.884	-4,6%





Causas de siniestralidad vial 2013[7]

[3] Andrea Bustos. Licencias con puntaje: la urgencia de una conducción responsable. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Tomado de http://www.bcn.cl/carpeta_temas_profundidad/licencia-de-conducir-por-puntos. 1º de marzo de 2011.

[4] Fuente: http://www.yoextranjero.com/inmigracion/conducir-en-italia/

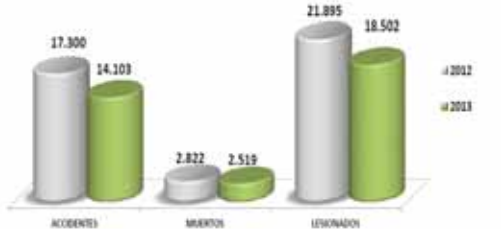
[5] Fuente: http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1036559.

[6] Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 1° de enero de 2012 al 30 de diciembre de 2012.

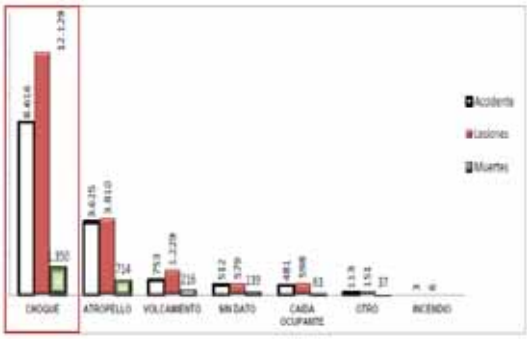
[7] Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 1° de enero de 2013 al 30 de junio de 2013.

ACCIDENTALIDAD VIAL NACIONAL

EVENTO	2012	2013	ABSOLUTA	%
ACCIDENTES	17.300	14.103	-3.197	-18%
MUERTOS	2.822	2.519	-303	-11%
LESIONADOS	21.895	18.502	-3.393	-15%



ACCIDENTALIDAD POR CLASE 2013



Las cifras hablan por sí solas, urge buscar salidas para que los niveles de muertes y de lesiones personales por causa de la siniestralidad vial disminuyan ostensiblemente se deben tomar medidas urgentes, por esta razón el Movimiento MIRA vuelve a insistir por segunda vez en esta iniciativa normativa.

II. **CONVENIENCIA**

Con fundamento en las razones ya expuestas, la propuesta que presentamos al honorable Congreso de la República busca, en esencia, implementar el sistema de puntos para la licencia de conducción en el país. Tal sistema tiene por objeto ser complementario con el sistema sancionatorio existente en nuestra legislación, compuesto por un lado, por sanciones pecuniarias que, sin ser de bajo costo, tampoco son tan altas que impidan su pago efectivo y, por otro, con la obligatoriedad de realizar cursos de pedagogía vial a los infractores a las normas de tránsito.

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

Como complemento, el sistema de la licencia por puntos tendrá un efecto punitivo para esos mismos comportamientos consistente en la disminución o pérdida del total de puntos asignados a los conductores. El sistema de puntos termina representando "el nivel de confianza que un conductor le otorga a la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones"[8] y generará, en consecuencia, una esperada y necesaria renovación en la mentalidad y los comportamientos como conductores.

Consideramos que el uso de una licencia de conducción conlleva una responsabilidad por los riesgos propios de la actividad de conducir y por ello exige una mayor responsabilidad ante los comportamientos y las infracciones a las normas de tránsito, más cuando están comprometidas la seguridad y la vida de los actores de la vía. En consecuencia, la gradualidad de la suspensión de la licencia hasta su máxima pena cual es la cancelación definitiva de acuerdo con la reincidencia en la comisión de infracciones, resulta una respuesta proporcional a los costos materiales o a las lesiones o muertes producidas por comportamientos nada virtuosos en la conducción y, por tanto, justa.

El sistema de puntos para la licencia de conducción en Colombia se constituye en una forma de contribuir a la seguridad vial, asunto que está puesto en la agenda nacional por parte del Ministerio de Transporte y significará la confirmación de la coherencia entre los postulados constitucionales, la política pública y la práctica cotidiana de la conducción.

Sin embargo, este sistema requiere un equilibrio para la garantía de los derechos de los ciudadanos que ejercen la actividad de conducir y una serie de incentivos necesarios para motivar en los conductores el ejercicio de esta labor de manera responsable.

III. **DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA**

El artículo 1° establece el sistema de puntos, con un total de 12 puntos asignados.

El artículo 2°, que modifica el artículo 26 del CNT, incluye dentro de las causales de suspensión de la licencia la pérdida de seis (6) puntos y de doce (12) puntos, con suspensión de seis (6) meses en el primer caso y de un (1) año respectivamente en el segundo caso. Asimismo, dentro de las causales de cancelación de la licencia, se añade la pérdida de los doce (12) puntos asignados a un conductor por tercera vez. De esta manera, resulta claro que se hace innecesario considerar la figura de la reincidencia, dado que la comisión de dos infracciones de tipo C o D, daría de inmediato la suspensión de la licencia por 6 meses al sumar la pérdida de 6 puntos.

El artículo 3° adiciona la pérdida de puntos al artículo 93 del CNT sobre control de infracciones de conductores y el artículo 4° hace lo propio para el artículo 122 del CNT sobre tipos de sanciones.

El artículo 5° modifica el artículo 124 del CNT señalando que se considera reincidencia para que sea concordante con lo señalado en el artículo 26 del CNT.

El artículo 6° modificatorio del artículo 131 del CNT, adiciona a las sanciones pecuniarias el número de puntos que se pierden de acuerdo con las categorías de infracciones, así:

Categoría A, no pierde puntos

Categoría B, pierde un (1) punto

Categoría C, pierde dos (2) puntos

Categoría D, pierde tres (3) puntos

Categoría E, pierde cuatro (4) puntos

[8] Fuente: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l17-2005.html.

Se crea una nueva sanción tipo D por realizar carreras con vehículos automotores en vías públicas sin el correspondiente permiso de la autoridad competente.

Se elimina la inmovilización de las motocicletas por las causales D3, D4, D5 y D6, toda vez que señalarlo así generaba una desigualdad entre el otro tipo de vehículos automotores y las motocicletas.

El artículo 7°, establece justas medidas de recuperación de puntos perdidos, así: El conductor que no haya sido sancionado en un periodo de seis (6) meses, se le restablecerán los puntos perdidos que correspondan a infracciones de las categorías B o C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. Asimismo, el conductor que no haya sido sancionado en un periodo de un (1) año, se le restablecerán los puntos perdidos que correspondan a infracciones de las categorías D o E. Las medidas de recuperación de puntos están contempladas en casi todas las legislaciones que establecen este sistema, como por ejemplo España[9] y Argentina.[10].

Los artículos 7°, 8°, 9°, 10, y 11 consagran varios incentivos por la conducción responsable, descuento en: el pago del impuesto sobre vehículos automotores, la revisión técnico-mecánica, el examen de aptitud física, mental y de coordinación y en el trámite de licencias.

El artículo 12 le da un plazo de 6 meses al Ministerio de Transporte para reglamentar los incentivos por la conducción responsable.

El artículo 13 define la vigencia y derogatorias.

IV. **MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

"Artículo 2°. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.".

"*Artículo 11. El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.*".

"Artículo 16. Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico.".

"*Artículo 20. Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación.*

Estos son libres y tienen responsabilidad social. Se garantiza el derecho a la rectificación en condiciones de equidad. No habrá censura.".

"*Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*".

"Artículo 27. El Estado garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra.".

"Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político<sic>-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.".

En cuanto a los desarrollos legales, encontramos:

Ley 105 de 1993. Establece dentro de los principios rectores los siguientes:

1. La libre intervención del Estado, correspondiéndole al mismo la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas; la seguridad de las personas, que se constituye en una prioridad del sistema y del sector transporte (artículo 2° literales b) y e)).

2. El transporte público que este debe garantizar la movilización de personas o cosas en buenas condiciones de seguridad.

3. En el artículo 5° se le da la atribución al Ministerio de Transporte para que en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, defina las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

La Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte:

1. Contempla como uno de sus principales objetivos que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios (artículo 2°).

2. Contempla la seguridad relacionada con la operación del sistema de transporte y con el tránsito, trazando lineamientos que inciden en la seguridad y en la movilidad de las personas.

3. Establece Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (Conset) (artículo 40).

Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre:

1. Faculta al Ministerio de Transporte para elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país.

2. Regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, vehículos por las vías públicas o privadas, así como la actuación y procedimiento de las autoridades y agentes de tránsito.

3. Determina como sus principios rectores la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Dentro de estos principios la norma posibilita jurídicamente el desarrollo de acciones tendientes a la prevención de la siniestralidad vial, entre las que se destacan los siguientes aspectos: control y vigilancia, educación para conductores y peatones, formación y especialización en seguridad vial para cuerpo de policía especializado, condiciones para la expedición, renovación o recategorización de licencias de conducción, clasificación y prelación de vías, demarcación y señalización vial, registros de tránsito, condiciones técnico-mecánicas y de seguridad de los

[9] Fuente:http://www.dgt.es/portal/es/oficina_virtual/permiso_por_puntos/recuperacion_puntos/?tit=Curso%20de%20Recuperaci%F3n%20de%20puntos

[10] Fuente: http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1036559.

vehículos, normas para la circulación de peatones y vehículos automotores, motocicletas, bicicletas y de tracción animal.

V. **IMPACTO FISCAL**

Para dar cumplimiento a la exigencia consagrada en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 sobre impacto fiscal, es menester señalar que la presente propuesta legislativa no causaría tal impacto, dado que la Ley 1383 del 16 de marzo de 2010 ordenó el cambio de todas las licencias de conducción del país en un lapso de cuatro (4) años por cambios tecnológicos, sin costo para la obtención del documento físico dado que se destinará un porcentaje de los recursos recaudados por especies venales.

Además, ya en el país se cuenta con la plataforma tecnológica necesaria para la implementación del sistema de puntos en la licencia de conducción que es el denominado Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). De igual manera, una plataforma tecnológica adicional la constituye el Sistema Integrado de Información sobre Multas e Infracciones de Tránsito (Simit).

Con fundamento en todas las razones expuestas, ponemos a consideración del honorable Congreso de la República la presente iniciativa legal.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 011 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y los honorables Senadores *Carlos Alberto Baena* y *Manuel Antonio Virguez.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 012 DE 2013 CÁMARA

por la cual se modifican los requisitos para obtener la licencia de conducción en Colombia y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 18 de la Ley 769 de 2002**,** artículo modificado por el artículo 195 del Decreto 19 de 2012 quedará así:

Artículo 18. *Facultad del titular.* La licencia de conducción habilitará a su titular para conducir vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte, estipulando claramente si se trata de un conductor de servicio público o particular.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte, en un plazo no mayor a treinta (30) días a partir de la expedición de la presente ley, reglamentará el contenido de los cursos y los exámenes teórico y práctico de conducción. Los exámenes teórico y práctico serán de aprobación obligatoria para quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar una licencia de conducción.

Los Centros de Enseñanza Automovilística que se encuentren inscritos ante el RUNT impartirán el curso teórico-práctico y certificarán la aptitud en conducción.

El examen teórico y el examen práctico se presentarán por separado ante el Ministerio de Transporte en su calidad de máxima autoridad de tránsito.

Parágrafo 2°. Los sistemas de información de que tratan los artículos 8° y 10 del presente Código, publicarán la relación entre los Centros de Enseñanza Automovilística y el número de siniestros de tránsito generados por conductores que hayan recibido la certificación en aptitud en conducción por dichos Centros respectivamente. La información será publicada por tipo de siniestro.

Artículo 2°. El artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 3° de la Ley 1397 de 2010, modificado por el artículo 196 del Decreto 19 de 2012 quedará así:

Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.

3. Aprobar **los** exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares.

4. Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de Transporte e inscrito ante el RUNT.

5. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio.

Para vehículos de servicio público:

1. Los requisitos previstos en los numerales 1, 4 y 5 anteriormente señalados.

2. Tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos.

3. Aprobar **los exámenes** teórico y práctico de conducción referido a vehículos de transporte público.

4. Recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

5. Tener experiencia mínina de un (1) año en conducción de vehículos automotores.

Parágrafo 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la

aceleración y el frenado, coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Parágrafo 2º. Los Centros de Reconocimiento de Conductores serán solidariamente responsables, por los daños y perjuicios a las personas y/o a las cosas que se ocasionen por conductores que hayan sido certificados como aptos, en los casos en los que una anomalía no indicada en el certificado de aptitud física, mental y de coordinación, adquirida con anterioridad a la expedición del certificado sea la causa determinante del siniestro de tránsito, sin perjuicio de las demás acciones legales que se puedan adelantar contra el centro de reconocimiento a conductores".

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte reglamentará los costos de los exámenes teórico y práctico. Los recursos recaudados por este concepto se destinarán exclusivamente al fortalecimiento de la capacidad para la evaluación de conductores y a campañas de educación vial y seguridad vial.

Artículo 3°. El artículo 53 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 53 del Decreto 019 de 2012 quedará así:

Artículo 53. *Centros de diagnóstico automotor*. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito y el correspondiente seguro obligatorio.

Parágrafo 1°. Quien no porte dicho documento incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales este será considerado como documento público.".

Parágrafo 2º. Los Centros de Diagnóstico Automotor serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios a las personas y/o a las cosas cuando habiendo certificado que el vehículo automotor se encuentra dentro de los parámetros permisibles, se pruebe que una falla técnica y/o mecánica del vehículo certificado fue determinante en la ocurrencia del siniestro de tránsito que dio lugar a los daños y perjuicios".

Artículo 4°. *Vigencia y derogatorias*. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

Es necesario reconocer que las ventajas del automóvil solo pueden lograrse si se desempeña la actividad de conducir de una manera responsable y se circula con seguridad. Lo anterior significa que quien aspire a conducir un vehículo automotor debe tener una preparación idónea, que trascienda del conocimiento de las normas y señales de tránsito, responsabilidad que recae en los centros especializados en la enseñanza automovilística. De igual manera, es menester lograr una evaluación objetiva de la adquisición de tales aptitudes y conocimientos y que esta evaluación, además de ser rigurosa y estricta, debe separarse de la misma entidad formadora.

El factor humano en los siniestros de tránsito juega un papel principalísimo, por ello toda acción que se realice para minimizar este riesgo será importante para bajar los índices de siniestralidad actuales.

El *Informe de la situación mundial de la seguridad vial de 2013: Apoyo a una década de acción*, de la Organización Mundial de la Salud, sobre la responsabilidad de los gobiernos refiere:

"Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte".

"Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes.".

Los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.

Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes.

"Entre las regiones encubre el amplio margen vistos dentro de las regiones. Por ejemplo, mientras que la región de las Américas tiene la proporción más baja de los grupos vulnerables las muertes en carretera (41%), esta cifra oscila entre el 22% en Venezuela y 75% o más en Costa Rica, Colombia y la República Dominicana.".

Por su parte, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, indica en su informe las siguientes ideas:

"Sabemos que en los países de bajos y medianos ingresos, la situación de la seguridad vial continuará deteriorándose, a menos que se intervenga en forma enérgica y coordinada. Aunque en los países desarrollados la situación vial mejora, la complacencia no tiene cabida y es preciso seguir desplegando esfuerzos para mantener esa tendencia positiva.

En materia de seguridad vial, el reto básico consiste en modificar el comportamiento de los usuarios

y garantizar que las vías de tránsito sean espacios públicos compartidos antes bien que zonas potencialmente propicias a la violencia.

En los países desarrollados la situación mejora, gracias a enfoques intersectoriales y coordinados. No obstante, las proyecciones indican que sin un renovado y enérgico compromiso en materia de prevención y reducción del riesgo en los países de bajos y medianos ingresos, el número de muertos en accidentes de tránsito se duplicará de aquí a 2020, cifrándose en más de 2.000.000 anuales.

Los traumatismos causados por el tránsito imponen sustanciales cargas económicas a los países en desarrollo y, según estimaciones, su costo representa entre el uno y el tres por ciento del producto nacional bruto. En muchos casos, ese costo supera el monto de la asistencia internacional para el desarrollo que reciben cada año. De ahí que haya un vínculo directo entre la mejora de la seguridad vial y la reducción de la pobreza" (Subrayado fuera de texto)[1].

La idoneidad para conducir

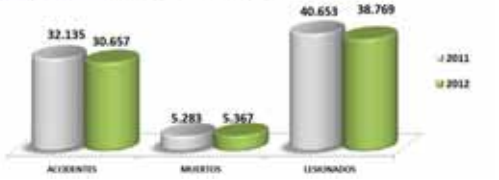
Puesto que el esquema del tránsito está constituido por los vehículos, la infraestructura y los actores de la vía, entre los que cobran realce los conductores tanto de automóviles como de motociclistas. Las cifras aportadas por el Sistema de Información Estadística, Delincuencial, Contravencional y Actividad Operativa de la Policía Nacional indican que solo en 2012, en nuestro país se registraron 30.675 siniestros de tránsito, con un saldo de 5.367 en víctimas fatales y 38.769 lesionados. De estas cifras, se destacan las siguientes causas como las de mayor número de siniestros:

Siniestros de Tránsito 2012[2]

ACCIDENTALIDAD NACIONAL

DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2012
COMPARADO CON EL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR

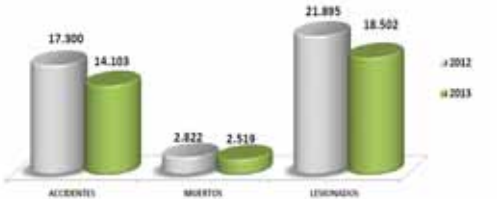
EVENTO	2.011	2.012	ABSOLUTA	%
ACCIDENTES	32.135	30.657	-1.478	-4,6%
MUERTOS	5.283	5.367	84	1,6%
LESIONADOS	40.653	38.769	-1.884	-4,6%

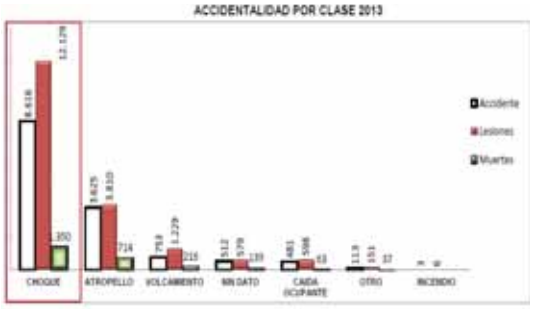


Siniestros de tránsito 2013[3]

ACCIDENTALIDAD VIAL NACIONAL

EVENTO	2012	2013	ABSOLUTA	%
ACCIDENTES	17.300	14.103	-3.197	-18%
MUERTOS	2.822	2.519	-303	-11%
LESIONADOS	21.895	18.502	-3.393	-15%





Es claro que el factor humano tiene una mayor incidencia en los siniestros de tránsito y de ahí la indisoluble relación entre siniestralidad vial y formación del conductor. Nadie nace con el derecho a obtener la licencia de conducción, sino que su entrega requiere las máximas garantías para la seguridad de todos los actores de la vía.

Una persona que obtenga la licencia de conducción debe poseer todo el conocimiento y la capacidad para tomar decisiones óptimas y elegir las maniobras

[1] Seguridad vial: Llamado a la acción. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Octubre de 2009 y Guía práctica de seguridad vial. Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial. Ginebra, Suiza. 2007.

[2] Fuente: Sistema de Información Estadística, Delincuencial, Contravencional y Actividad Operativa de la Policía Nacional del 1° de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2012.

[3] Fuente: Sistema de Información Estadística, Delincuencial, Contravencional y Actividad Operativa de la Policía Nacional del 1° de enero de 2013 al 30 de junio de 2013.

más adecuadas para superar las diversas circunstancias que se presentan en la actividad de conducir. Sin embargo, no siempre se cumple con tales requisitos. Es de reconocer que una de las fallas más grandes en nuestro sistema de certificación en conducción reposa en el hecho de que una misma entidad, además de enseñar, es la que está llamada a evaluar lo aprendido por el conductor, de lo que se evidencia un problema de objetividad.

Hablar de la necesidad de profesionalizar la labor del conductor fortalece la idea de la necesidad de que en nuestro país exista una formación profunda para quien aspire a obtener una licencia de conducción, con mucho más cuidado si se trata de servicio público de pasajeros, y que la evaluación de los conocimientos y aptitudes sea realmente rigurosa y completamente objetiva.

Si bien es cierto, a través del Decreto 019 de 2012 se avanzó mucho en las condiciones que deben cumplir las personas para obtener su licencia de conducción al separar de los centros de enseñanza automovilísticas la evaluación de las personas que aspiran a obtener su licencia de conducción, consideramos que debe ser el Ministerio de Trasporte como máxima autoridad quien debe evaluarlos y no los organismos de tránsito o particulares que como lo hemos visto a lo largo del tiempo se han preocupado más por el recaudo de recursos al momento de otorgar las licencias, que de garantizar que quienes están recibiendo una autorización del Estado para conducir vehículos tengan las condiciones y los conocimientos necesarios para garantizar la seguridad en nuestras vías.

II. **CONVENIENCIA**

Consideramos que el uso de una licencia de conducción conlleva una responsabilidad por los riesgos propios de la actividad de conducir y por ello exige un mayor compromiso ante los comportamientos y las infracciones a las normas de tránsito, más cuando están comprometidas la seguridad y la vida de los actores de la vía. En consecuencia, garantizar la experiencia acumulada para conducir y procesos de enseñanza y evaluación, separados, rigurosos y objetivos, en cabeza del Ministerio de Transporte resulta justo y solidario frente a la ciudadanía en general.

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

III. **DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA**

El proyecto de ley ya había sido presentado por el Movimiento Político MIRA, y fue acumulado al Proyecto de ley número 153 de 2010 del Ministerio de Transporte, el cual fue archivado por falta de tránsito en la legislatura.

Por su importancia, es nuestro deseo volverlo a presentar con algunos ajustes, atendiendo el debate que se surtió en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dentro de los cuales está por ejemplo que la responsabilidad de los exámenes teórico y práctico para obtener la licencia de conducción estén en cabeza del Ministerio de Transporte, facultar a las autoridades de tránsito para que verifiquen las condiciones que dieron lugar a otorgar una licencia de conducción, y hacer responsable de los daños y perjuicios a los Centros de Reconocimiento a Conductores que expidan certificado de aptitud física, mental y de coordinación a conductores por no estar en las condiciones físicas y psíquicas que generen siniestros de tránsito.

Es indispensable contribuir al mejoramiento de la conducta del ser humano en especial de los conductores de transporte público con el firme propósito de que se formen, y de esta manera disminuir los índices de siniestralidad vial.

Esto requiere no solo los conocimientos teóricos sino prácticos que permitan cambiar las aptitudes y actitudes. La experiencia en conducción debe ser un asunto que merezca la mayor atención, razón por la que consideramos conveniente garantizar un mínimo de experiencia en la actividad si es que se pretende conducir vehículos de servicio público.

La iniciativa que presentamos a consideración del honorable Congreso de la República consta de 5 artículos incluida la vigencia. Se destaca lo siguiente:

El artículo 1° deja claro los momentos y responsables de la enseñanza y de la evaluación así: los Centros de Enseñanza Automovilística impartirán el curso teórico-práctico y certificarán la aptitud en conducción y el Ministerio de Transporte en su calidad de máxima autoridad de tránsito será el encargado de realizar los dos tipos de exámenes: el examen teórico y el examen práctico, de cuyos resultados depende que finalmente se habilite al interesado para conducir un vehículo automotor.

Asimismo, se incluye una medida de publicitar en el sistema RUNT y en el SIMIT la relación entre escuelas de enseñanza automovilística y siniestros de tránsito generados por conductores que hayan recibido la certificación en aptitud en conducción en tales escuelas.

El artículo 2° se elimina la posibilidad de que los exámenes teórico y práctico sean practicados por otra autoridad diferente al Ministerio de Transporte o que los realice un particular, señala un término mínimo de conducción para obtener la licencia de vehículos de servicio público por la experticia que se requiere para este tipo de servicio, aquí se señala la responsabilidad al momento de la ocurrencia de un siniestro de tránsito de los Centros de Reconocimiento a conductores.

El artículo 3° crea la solidaridad de los Centros de Diagnóstico Automotor cuando se causen daños a personas o bienes si el CDA certificó de que el vehículo se encontraba dentro de los parámetros permisibles técnico-mecánicos y se prueba que una falla técnica y/o mecánica del vehículo certificado fue determinante en la ocurrencia del siniestro de tránsito.

Frente al artículo 4° de la iniciativa, es importante conocer qué aspectos evalúa el CDA para certificar las condiciones del vehículo, estos aspectos están contenidos en la Resolución 3500 de 2005 del Ministerio de Transporte en su artículo 18:

"Artículo 18. *Aspectos a evaluar. El Centro de Diagnóstico Automotor Habilitado deberá realizar las revisiones técnico-mecánica y de gases de acuerdo con las pruebas establecidas en la END 37 y en la Norma Técnica Colombiana NTC 5365 o las que las modifiquen o sustituyan, verificando como mínimo los siguientes aspectos del vehículo:*

1. El adecuado estado de la carrocería.

2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.

3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.

4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.

5. Eficiencia del sistema de combustión interno.

6. Elementos de seguridad.

7. 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.

8. Las llantas del vehículo.

9. Del funcionamiento de la salida de emergencia.

10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

11. Sistema de dirección y suspensión.

12. Adecuado estado del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos.

13. Buen funcionamiento del sistema de señales visuales y audibles permitidas.

14. Los dispositivos y exigencias especiales establecidas por norma para determinados automotores.

Parágrafo. *Los vehículos clase motocicleta se les verificarán y evaluarán los aspectos aplicables o propios de este tipo de automotor.”*.

Por otro lado, el artículo 27 de la Resolución 2500 de 2005, modificado por la Resolución 2200 de 2006, señala que los CDA para expedir los certificados a los vehículos deben verificar que cumplan con los parámetros permisibles:

“Artículo 27. *Certificado de las Revisiones Técnico-Mecánicas y de Gases. El Centro de Diagnóstico Automotor deberá verificar si los resultados obtenidos por el vehículo automotor se encuentran dentro los parámetros permisibles, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 19 y 23 de la presente resolución. En caso afirmativo procederá de manera sistematizada a reportar este hecho al RUNT de acuerdo con la reglamentación que en relación con este certificado expidan los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.”*.

Y por último los CDA pueden rechazar los vehículos que no cumplan con los parámetros señalados por la norma, así lo señala el artículo 28 de la Resolución 2500 de 2005, modificado por la Resolución 2200 de 2006.

“Artículo 28. *Vehículos rechazados. Si al verificar el puntaje total obtenido en las revisiones técnico-mecánicas y de gases el vehículo automotor es reprobado de acuerdo con los criterios señalados para el efecto, el Centro de Diagnóstico Automotor deberá entregar copia del Formato Uniforme de Resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de gases al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, quien deberá efectuar las reparaciones pertinentes y subsanar los aspectos defectuosos. Una vez efectuadas estas, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor podrá volver al mismo Centro de Diagnóstico Automotor a revisión de los aspectos reprobados por una sola vez dentro de un término máximo de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha en que fue reprobado.”*.

De acuerdo a la normatividad, los Centros de Diagnóstico Automotor tienen una responsabilidad al momento de certificar un vehículo, ya que deben verificar los resultados obtenidos, por tanto con el artículo propuesto en el proyecto de ley proponemos que la responsabilidad al certificar un vehículo se vea reflejada en la solidaridad en el pago de los daños y perjuicios que este pueda causar cuando sea certificado por un CDA sin contar con las condiciones técnicas y/o mecánicas para ser maniobrado.

IV. **IMPACTO FISCAL**

Con relación al estudio de impacto fiscal que ordena la Ley 819 de 2003, la Corte Constitucional se ha pronunciado, entre otras, en las Sentencias: C-490 de 1994, C-343 de 1995, C-685 de 1996, C-197 de 2001, C-1250 de 2001, C-1113 de 2004, C-500 de 2005, C-729 de 2005 y C-290 de 2009; en donde desarrollan, entre otros temas, el principio de anualidad, el principio de legalidad del gasto público y la forma como el Gobierno puede hacer las inclusiones necesarias en el Presupuesto General de la Nación, en lo que tiene que ver con la constitucionalidad y la competencia legislativa para declarar un gasto público.

Así mismo, mediante Sentencia C-985 de 2006, la honorable Corte Constitucional se pronunció sobre la iniciativa que tienen los congresistas en materia de gasto, así:

“Del anterior recuento se desprende que la Corte Constitucional ha establecido i) que no existe reparo de constitucionalidad en contra de las normas que se limitan a autorizar al Gobierno para incluir un gasto, pero de ninguna manera lo conminan a hacerlo. En estos casos ha dicho la Corporación que la Ley Orgánica del Presupuesto no se vulnera, en tanto el Gobierno conserva la potestad para decidir si incluye o no dentro de sus prioridades, y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, los gastos autorizados en las disposiciones cuestionadas”.

Además, la misma Corporación, en Sentencia C-290 de 2009, al respecto dijo:

“La Corte observa que en el artículo objetado nada hay que permita asimilar sus enunciados a una orden dotada de carácter imperativo y de conformidad con la cual se pretenda privar al Gobierno Nacional de la facultad de decidir si incorpora o no el gasto autorizado dentro del presupuesto, pues, al contrario de lo que sostiene el ejecutivo, en los términos utilizados por el legislador no se avizora presión alguna sobre el gasto público, sino el respeto del ámbito competencial que corresponde al Gobierno, al cual se le reconoce la posibilidad de considerar la incorporación de las partidas presupuestales y de hacerlo de acuerdo con los recursos disponibles y con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo. No se configura, pues, por el aspecto que se acaba de examinar, motivo de inconstitucionalidad que conduzca a la invalidación del artículo objetado”.

Con fundamento en los argumentos jurídicos antes esbozados, y con respecto a la obligación contenida en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003; se señala que la presente ley no genera impacto fiscal en razón a que no ordena gasto alguno ni otorga beneficios tributarios.

Con fundamento en todas las razones expuestas, ponemos a consideración del honorable Congreso de la República la presente iniciativa legal.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 012 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y los honorables Senadores *Carlos Alberto Baena* y *Manuel Antonio Virguez.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 013 DE 2013 CÁMARA

por medio de la cual se simplifica el inventario de bienes de menores de edad.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 169 del Código Civil Colombiano quedará así:

Artículo 169. *Inventario Solemne de Bienes.* La persona que teniendo hijos bajo su patria potestad o personas bajo su tutela y curatela, quisiere casarse o conformar unión marital de hecho, deberá proceder a elaborar el inventario de los bienes que está administrando, de la persona a su cargo.

Para la elaboración de este inventario, se nombrará a dichos hijos o personas bajo su tutela o curatela, un curador especial, quien tendrá la obligación legal de identificar plenamente en el inventario los bienes de propiedad de quien representa de la siguiente forma:

1. Cuando se trate de bienes inmuebles, deberá señalar el modo y título de adquisición de los bienes consignados en el inventario.

2. Para bienes inmuebles o para bienes muebles con un valor igual o superior a los cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigente (50 smlmv), este inventario deberá ser solemne.

3. Cuando se trate de bienes muebles inferiores a la cuantía establecida en el numeral anterior, bastará que el curador especial suscriba el inventario de bienes.

Artículo 2°. El artículo 170 del Código Civil Colombiano, quedará así:

Artículo 170. No habrá lugar al nombramiento de curador, cuando los hijos bajo patria potestad, o las personas bajo tutela o curatela, de quien pretenda contraer nupcias o conformar unión marital de hecho, no tengan bienes propios de ninguna clase.

En tal evento, bastará que quien pretenda contraer las nupcias o conformar la unión marital de hecho referidas en el inciso anterior, así lo declaren bajo juramento ante notario público o juez de familia o promiscuo o ante la autoridad competente en caso de no existir en el municipio notario o juez.

Parágrafo. La falta a la verdad en la declaración, hará acreedor a quien pretende contraer nupcias o conformar unión marital de hecho, a las sanciones penales correspondientes y a la pérdida del usufructo legal de los bienes que administra, y a una sanción pecuniaria consistente en una multa a favor del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de imposición de la multa.

La multa será impuesta por juez de familia.

Artículo 3°. El artículo 171 del Código Civil Colombiano, quedará así:

Artículo 171. Los jueces, notarios o la autoridad competente, se abstendrán de autorizar el matrimonio, hasta cuando la persona que pretenda contraer nupcias o conformar unión marital de hecho, presente copia auténtica de la providencia judicial o acta notarial por la cual se le designó curador a los hijos o a la persona bajo tutela o curatela, del auto que le designó el cargo y del inventario solemne de los bienes, o de la declaración juramentada sobre la inexistencia de bienes, según corresponda.

En todo caso, se le advertirá a la persona sobre las consecuencias jurídicas de ocultar la información respecto de la existencia de bienes del hijo o de la persona sujeta a tutela o curatela.

Parágrafo. La violación de lo dispuesto en este artículo, ocasionará respecto del juez, notario o a la autoridad competente, una sanción pecuniaria consistente en una multa a favor del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la multa, sin perjuicio de las acciones disciplinarias a que hubiere lugar. Dicha multa se impondrá al respectivo juez o notario por el Consejo Superior de la Judicatura o por la Superintendencia de Notariado y Registro, según el caso, a petición de cualquier persona, del Ministerio Público, o del Defensor de Familia.

Artículo 4°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley regirá a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial el Decreto 2817 de 2006.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley, tiene por finalidad seguir protegiendo los derechos patrimoniales de los niños, niñas, adolescentes y de las personas bajo tutela y curatela, y equilibrar los derechos de los padres en relación con los derechos de los niños, niñas y adolescentes.

El proyecto de ley busca fundamentalmente los siguientes cinco (5) objetivos:

1. Contribuir a la descongestión de los despachos judiciales en el área del derecho de familia, llevando el proceso de confección del inventario solemne

a ser un trámite notarial, cuando se desee contraer nupcias o constituir la unión marital de hecho.

2. Evitar procesos innecesarios y costosos de quienes, teniendo hijos menores de edad o personas bajo su tutela o curatela sin bienes propios, desean contraer matrimonio o constituir unión marital de hecho.

3. Agilizar estos procesos, cuando sean necesarios, pues aun siendo de jurisdicción voluntaria, el lapso para obtener una decisión puede ser de ocho (8) a doce (12) meses aproximadamente.

4. Desarrollar el derecho constitucional consagrado en el artículo 13 de la Carta Superior, respecto de quienes deseen contraer nupcias o constituir unión marital de hecho, teniendo hijos menores de edad o personas bajo su tutela o curatela.

5. Proteger el patrimonio del hijo menor de edad o de quien estando bajo tutela o curatela tiene bienes propios.

En la actualidad los jueces colombianos se ocupan de numerosas causas relacionadas con el Inventario Solemne de Bienes de Menores, para segundas nupcias y simplificar este proceso ayuda a agilizar este trámite, que se considera necesario para la protección patrimonial de los menores y que además la Corte Constitucional lo ha declarado exequible a través de la Sentencia C-812 de 2001, como se expone: "*Así pues, las medidas consagradas en los artículos 169 y 170 del Código Civil y el artículo 3º del Decreto-ley 2668 de 1998 se enmarcan dentro de las limitaciones que a la luz de la Constitución es posible imponer al principio de la buena fe. Máxime si se tiene en cuenta que se trata de niños, quienes además de estar contemplados en la protección genérica de personas en estado de debilidad contemplada por el artículo 13 de la Carta Política, gozan de una protección especial por el artículo 44, según el cual la familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de garantizar el pleno ejercicio de sus derechos, los cuales prevalecen sobre los derechos de los demás* (…)"[1].

Sin embargo el presente proyecto de ley, refuerza lo establecido por la ley, en el sentido de mantener la norma y la hace más ágil y efectiva, sin que se desgaste el aparato judicial y evita demoras y gastos innecesarios.

Para muchas personas en Colombia ha sido un obstáculo, por diferentes causas, la existencia de un proceso judicial previo y obligatorio, con miras a contraer segundas nupcias o conformar una unión marital, existiendo hijos menores, así estos últimos no tengan bienes. La ley original, reguladora de esta materia, no solo consagra que sean de precedente matrimonio, y requisito para volverse a casar, sino que no menciona la unión marital, la cual es ahora una forma de constituir pareja y familia, ampliamente reconocida por la Constitución Política en su artículo 42, y con múltiples pronunciamientos garantistas que han redundado en su desarrollo jurisprudencial (Sentencias C-105 de 1994, C-289 de 2000, C-812 de 2001).

Según la Constitución, "son igualmente dignas de respeto y protección las familias originadas en el matrimonio o constituidas al margen de este. La igualdad pugna con toda forma de discriminación basada en el origen familiar, ya sea ejercida contra los hijos o contra descendientes de cualquier grado. De tiempo atrás, la ley colombiana ha establecido la igualdad de derechos entre los hijos legítimos, extramatrimoniales y adoptivos."[2].

De la misma manera nuestro Código Civil, en algunos apartes ha quedado rezagado por la terminología que usa o por asuntos no previstos en su normatividad.

Es por ello que este proyecto de ley pretende que se incorpore la unión marital dentro del articulado que se ha establecido para el inventario de bienes de menores, y busca excluir las expresiones: ***de precedente matrimonio volver a artículos 169 a 171,*** por cuanto podrían ser violatorias de derechos fundamentales como la igualdad, la familia y la dignidad humana.

Cada iniciativa legislativa debe complementarse con la experiencia real de lo que se quiere elevar estatus jurídico. Es así, como se han evidenciado mujeres y hombres solteros, divorciados o viudos, con hijos menores que no poseen bienes, y que deciden casarse o formalizar una unión marital y por este requisito (proceso judicial), se les retardan actividades y proyectos de realización personal.

Por ello, este proyecto busca, que si el niño, niña, adolescente o la persona sujeta a tutela o curaduría de quien opta por celebrar matrimonio o constituir unión marital de hecho, no tiene bienes propios, baste con su declaración juramentada ante notario, en la que certifique o corrobore esta situación, para que se le expida la autorización tendiente a modificar su Estado Civil.

Es de señalar que con la Ley 962 de 2005, llamada comúnmente Ley **anti trámites**, se le otorgó competencia legal a los notarios para que en sus despachos, se pudiera adelantar el trámite de petición del inventario solemne de bienes (***teniendo o no teniendo los niños bienes)*** y protocolización de la escritura pública, pero dicha norma no autorizó al notario para efectuar el nombramiento del curador para la declaración juramentada ante él, sino que sigue esta función en cabeza del juez, lo que dilata este proceso. (Decreto 2817 de 2006, artículos 7° y s.s.).

De igual forma, con este proyecto se mantiene la protección de los niños, niñas y adolescentes o personas sujetas a tutela o curaduría y sus bienes, haciéndola compatible con la buena del padre o la madre, quien en caso de faltar a ese principio incurrirá en las sanciones de ley pertinentes, tanto a nivel civil como penal.

Es necesario advertir, que esta iniciativa fue presentada en anteriores legislaturas, donde ha tenido ponencias positivas y aportes importantes. Aunque no han sido discutidas, los planteamientos de los ponentes fueron tenidos en cuenta en esta nueva presentación del proyecto.

Con base en lo expuesto, solicitamos a los honorables Congresistas acoger la presente iniciativa.

IMPACTO FISCAL

Con relación al estudio de impacto fiscal que ordena la Ley 819 de 2003, la Corte Constitucional se ha pronunciado, entre otras, en sentencias como las: C-490 de 1994, C-343 de 1995, C-685 de 1996, C-197 de 2001, C-1250 de 2001, C-1113 de 2004, C-500 de 2005, C-729 de 2005 y C-290 de 2009; en donde desarrollan, entre otros temas, el principio

[1] Corte Constitucional C-812 de 2001.

[2] Corte Constitucional C-209 de 2000.

de anualidad, el principio de legalidad del gasto público y la forma como el Gobierno puede hacer las inclusiones necesarias en el Presupuesto General de la Nación, en lo que tiene que ver con la constitucionalidad y la competencia legislativa para declarar un gasto público.

Así mismo, mediante Sentencia C-985 de 2006, la honorable Corte Constitucional se pronunció sobre la iniciativa que tienen los congresistas en materia de gasto, así:

"*Del anterior recuento se desprende que la Corte Constitucional ha establecido i) que no existe reparo de constitucionalidad en contra de las normas que se limitan a autorizar al Gobierno para incluir un gasto, pero de ninguna manera lo conminan a hacerlo. En estos casos ha dicho la Corporación que la Ley Orgánica del Presupuesto no se vulnera, en tanto el Gobierno conserva la potestad para decidir si incluye o no dentro de sus prioridades, y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, los gastos autorizados en las disposiciones cuestionadas…*".

Además, la misma Corporación, en Sentencia C-290 de 2009, al respecto dijo:

"*La Corte observa que en el artículo objetado nada hay que permita asimilar sus enunciados a una orden dotada de carácter imperativo y de conformidad con la cual se pretenda privar al Gobierno Nacional de la facultad de decidir si incorpora o no el gasto autorizado dentro del presupuesto, pues, al contrario de lo que sostiene el ejecutivo, en los términos utilizados por el legislador no se avizora presión alguna sobre el gasto público, sino el respeto del ámbito competencial que corresponde al Gobierno, al cual se le reconoce la posibilidad de considerar la incorporación de las partidas presupuestales y de hacerlo de acuerdo con los recursos disponibles y con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo. No se configura, pues, por el aspecto que se acaba de examinar, motivo de inconstitucionalidad que conduzca a la invalidación del artículo objetado*".

De conformidad con los argumentos jurídicos señalados anteriormente, es preciso advertir que la presente iniciativa no ordena gasto adicional ni tampoco otorga beneficios tributarios, tal y como lo advierte el artículo 7º de la Ley 819 de 2003; por lo tanto, esta iniciativa no genera impacto fiscal.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 013 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y los honorables Senadores *Carlos Alberto Baena* y *Manuel Antonio Virguez.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 014 DE 2013 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Definición.* A partir de la vigencia de la presente ley no estarán obligados a declarar ni pagar impuesto sobre vehículos automotores los propietarios o poseedores de vehículos que hayan sido hurtados y no se hayan recuperado en un término de tres (3) meses contados a partir de la ocurrencia del mismo.

El propietario o poseedor afectado tendrá derecho a acceder a este beneficio a partir de la vigencia fiscal siguiente a la que ocurrió el hurto, para lo cual deberá encontrarse a paz y salvo con la administración de impuestos respectiva por concepto de intereses y obligaciones tributarias que graven el vehículo, causadas con anterioridad al hurto.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional dentro de los tres (3) meses siguientes a la vigencia de la presente ley establecerá los requisitos para acceder a este beneficio.

Parágrafo 2°. En caso de que el vehículo sea recuperado por las autoridades correspondientes, el contribuyente reiniciará el cumplimiento de sus obligaciones fiscales a partir de la vigencia fiscal siguiente a la recuperación del vehículo.

Artículo 2°. *Campañas de información.* Las Secretarías de Hacienda de los entes territoriales en coordinación con el Ministerio de Hacienda, promoverán campañas de información y difusión dirigidas a dar a conocer a los contribuyentes de impuestos sobre vehículos automotores, los beneficios que esta ley les concede en caso de hurto.

De igual manera, informarán y difundirán el procedimiento para la cancelación de la matrícula de vehículos contemplado en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 3°. *Transitorio.* Facúltense a los Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto de impuestos de propiedad y rodamiento de vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto de sus vehículos con anterioridad a la vigencia de la presente ley.

Parágrafo. La amnistía cubrirá el monto correspondiente al valor de los impuestos, intereses, multas, u otros cargos generados a partir del momento de ocurrencia del hurto.

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

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

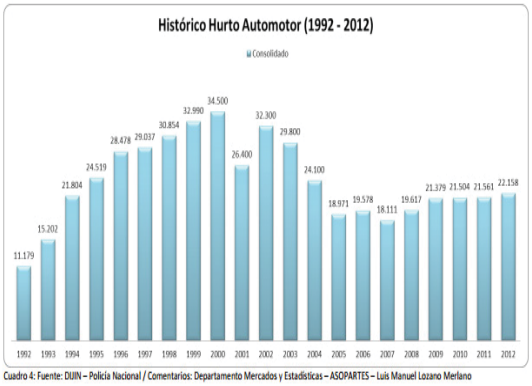
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTO GENERAL DE LA PROBLEMÁTICA

El hurto de automotores es uno de los delitos catalogados como ***de mayor impacto social*** según la descripción que otorga la Policía Nacional. Estos hechos punibles se denominan así por la "*reacción que generan en todos los órdenes, el grado de violencia, las pérdidas económicas y la capacidad de afectar a un número elevado de la población, así como por el* ***daño que ocasiona a la integridad física, psicológica y económica de los ciudadanos***" (subrayado fuera de texto)[1].

La definición específica del hurto de vehículos es "*despojar de un vehículo a una persona, mediante la utilización de diferentes tipos de modalidades, para su posterior comercialización ya sea en su totalidad o desguazándolo para ser vendido como autopartes o motopartes*"[2].

Las cifras que reflejan el comportamiento de este delito en todo el país, permiten comprender la magnitud del problema. Desde 1992, existen picos en los años 1999 (32.990 vehículos hurtados); 2000 (34.500); y 2002 (32.300). Sin embargo, y gracias al fortalecimiento del marco legal[3] y las acciones de la Policía Nacional y su personal de investigaciones del Grupo Especializado Automotores, a las campañas de prevención que han adelantado el Gobierno Nacional y a las acciones de la Fiscalía que han atacado este delito,[4] a partir de 2003 se presenta una disminución considerable hasta 2007, año en que fueron hurtados 18.111 vehículos. Para 2008, repuntó levemente la comisión del delito, con 19.278 hurtos, del 2009 al 2012 observamos un leve ascenso año tras año como lo describe la siguiente gráfica:



Cuadro 4: Fuente: DIJIN – Policía Nacional / Comentarios: Departamento Mercados y Estadísticas – ASOPARTES – Luis Manuel Lozano Merlano

Fuente: Cálculos propios de Asopartes, con base en información de la Dijín[5].

El doble padecimiento de los afectados por el hurto de sus vehículos

Ahora bien, es claro que debe reconocerse un padecimiento en doble medida para aquel ciudadano que es víctima del hurto de su vehículo. En primer lugar, por el hecho mismo del hurto, que lo impacta negativamente en su integridad económica, pues ha sido privado de un bien propio, que con seguridad consiguió gracias a su esfuerzo individual, que tiene un valor material. Además, le impacta negativamente en su integridad psicológica pues, como lo demuestran las estadísticas, en el momento del hurto ha sido reducido a una situación de indefensión absoluta, de tal manera que la ha sido vulnerada su dignidad como persona, le han lesionado sus valores y han menoscabado su confianza en las autoridades y en el Estado que tiene el deber de velar por sus posesiones. Finalmente, en muchos casos la víctima ha sido impactada negativamente en su integridad física, pues ha sido objeto de amenazas, maltratos, y agresiones.

Esta es una realidad que poco ha sido tenida en cuenta. Al preguntar a gremios especializados como Autopartes acerca de los vehículos que luego de ser hurtados logran ser recuperados por las autoridades y vuelven a las manos de sus propietarios, la respuesta es inquietante: "*tan solo el 10% de los vehículos hurtados son recuperados y devueltos a sus propietarios*". Es decir, que "*el 90% de los vehículos hurtados nunca regresan a sus propietarios y por el contrario son desguazados y sus partes son llevadas al mercado ilegal de autopartes*"[6]. Estamos hablando que, solo para los 3 primeros meses de 2009, 4.320 vehículos nunca volverán a manos de sus propietarios legítimos.

Es más, según los informes de esta asociación, para ese 10% de vehículos recuperados pueden transcurrir entre dos días y un año o más para recuperarlo efectivamente, situación en la que, como es claro, los impuestos se han causado ya y el contribuyente está en la obligación de pagarlos, a pesar de que no disfrute ya de ese bien.

Según las autoridades, para que cese definitivamente la generación de tales impuestos debe el propietario cancelar la licencia de tránsito del vehículo, según lo señala el artículo 40 de la Ley 769 de 2002 "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*":

"***Artículo 40. Cancelación****. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.*

En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada…"

Sin embargo, esto muchas veces se convierte en un trámite engorroso:[7]

"*Requisitos para la cancelación de la licencia de tránsito del vehículo objeto del Acuerdo 228 de 2006. Para cancelar la licencia de tránsito del vehículo se requiere:*

---

1 Glosario Policía Nacional. Centro de Investigaciones Criminológicas. Ministerio de Defensa Nacional.

2 Ídem.

3 Ley 1142 de 2007, "*Por medio de la cual se reforman parcialmente las Leyes 906 de 2004, 599 de 2000 y 600 de 2000 y se adoptan medidas para la prevención y represión de la actividad delictiva de especial impacto para la convivencia y seguridad ciudadana*", aumenta la penalización para este delito.

4 Presidencia Nacional de Asopartes. Informe de ventas de vehículos nuevos en Colombia. Abril, 2009.

5 http://www.asopartes.com/estadisticas-del-sector/finish/30-ano-2012/187-hurto-automotor-ano-2012.html

6 Juan Carlos Díaz León. Director Departamento Mercados y Estadísticas. Asopartes.

7 Manual del conductor de vehículos particulares. Fondo de Prevención Vial.

Original del Formulario Único Nacional (FUN) completamente diligenciado.

Recibo de pago de derechos del trámite respectivo, es decir, $8.100 en la actualidad.

Certificado de existencia y representación legal expedido por autoridad competente, con no más de 90 días calendario de expedido, cuando en el trámite intervengan personas jurídicas.

Original de la licencia de tránsito o la denuncia por pérdida.

Placas del vehículo o denuncia en caso de hurto del vehículo (Original o copia de la denuncia por hurto del vehículo y certificación de la fiscalía que exprese que no ha sido recuperado)[8].

Pago del impuesto del vehículo de los últimos cinco (5) años gravables.

Verificar que no tenga comparendos".

Bien vale advertir que la gran mayoría de propietarios de vehículos no conoce este trámite y, en consecuencia, si no lo llevan a cabo pues sencillamente los impuestos continúan generándose legalmente y termina el afectado por el hurto viéndose afectado también por el valor a cancelar sin estar disfrutando de su vehículo por circunstancias ajenas a su voluntad.

Todo lo analizado hasta el momento demuestra que, a pesar de los esfuerzos de las autoridades, el hurto de automotores continúa siendo uno de los delitos más graves y uno de los que ponen en mayor riesgo la integridad y la vida misma de los afectados. Es aquí donde el Estado debe reconocer que ha fallado en el aseguramiento de algunos de sus fines esenciales y que, además y, en consecuencia, debe admitir medidas especiales para recuperar al menos la integridad económica de los afectados por el hurto de sus vehículos, por lo que lo justo es que el Estado deje de exigir al afectado el pago de unos impuestos por un bien del que ya no está disfrutando. En este sentido se dirige nuestra propuesta.

II. DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA

El artículo 1° define el beneficio para que a partir de la vigencia de la ley, los propietarios de vehículos que sean hurtados no estén obligados a declarar ni pagar impuestos desde el periodo gravable siguiente a la ocurrencia del hurto del vehículo, otorgando al Gobierno Nacional la facultad para determinar y establecer los requisitos para acceder a este beneficio.

De igual manera, se atienden las preocupaciones de brindar un término prudencial para la acción policial en su esfuerzo de recuperar el vehículo hurtado y el necesario estado de paz y salvo con la administración para acceder al beneficio. Además, se recoge la observación frente al caso en que el vehículo sea recuperado, ordenando al contribuyente reiniciar con el cumplimiento de sus obligaciones fiscales en la vigencia fiscal siguiente a la ocurrencia del hecho.

El artículo 2° ordena a las secretarías de hacienda territoriales para que, en coordinación con el Ministerio de Hacienda, promuevan campañas informativas acerca de estos beneficios, además de informar a los conductores respecto del procedimiento de cancelación de la matrícula del vehículo contemplado en la Ley 769 de 2002.

[8] Esto se hace ante la Fiscalía General de la Nación. Pasados algunos meses, le expiden un certificado de que efectivamente su carro fue robado y que ya no puede ser recuperado.

Hasta este punto, la iniciativa busca beneficiar a quienes sean víctimas del hurto de sus vehículos desde la entrada en vigencia de la ley. Sin embargo, uno de los valores orientadores de la acción legislativa es la equidad, dentro de la cual se enmarca la solidaridad con aquellos que fueron víctimas de este flagelo en hechos anteriores a la vigencia de la ley.

Por lo anterior, se define el artículo 3°, de carácter transitorio, que faculta a los Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto del impuesto sobre vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto a sus vehículos, en hechos ocurridos con anterioridad a la vigencia de la presente ley. En este punto se recoge que la amnistía cubrirá exclusivamente los montos correspondientes al valor de los impuestos e intereses y demás erogaciones generados a partir del momento de ocurrencia del hurto.

III. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Es claro que nuestro Estado Social de Derecho, estipulado en la Carta Política, está orientado a garantizar la Dignidad Humana de todos los habitantes, así como a proteger sus bienes:

"Artículo 1°. *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista,* ***fundada en el respeto de la dignidad humana****, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.*

Artículo 2°. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes*, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares*" –Negritas y subrayado fuera de texto.

De igual manera, nuestra Constitución prevé el principio de autonomía de las entidades territoriales para la gestión de sus intereses, entre ellos, administrar sus recursos, y también establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales:

"*Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:*

[...]

3. ***Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones****.*

[...]"–Negritas y subrayado fuera de texto.

Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

[...]

12. ***Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley****.*

[...]"–Negritas y subrayado fuera de texto.

En desarrollo de estos preceptos constitucionales, la autorización legal para la adopción del impuesto para los vehículos está contenida en la Ley 488 de 1998, una renta nacional cedida por ley a los municipios y distritos:

"*Artículo 138. Impuesto sobre vehículos automotores. Créase el* ***impuesto sobre vehículos automotores*** *el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores,* ***cuya renta se cede,*** *de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley.*

[...]"–Negritas y subrayado fuera de texto.

"*Artículo 143. Base Gravable. Está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable, por el Ministerio de Transporte.*

Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados ***directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación.***

Parágrafo. Para los vehículos usados y los que sean objeto de internación temporal, que no figuren en la resolución expedida por el Ministerio de Transporte, el valor comercial que se tomará para efectos de la declaración y pago será el que corresponda al vehículo automotor incorporado en la resolución que más se asimile en sus características".

La Corte Constitucional ya se ha pronunciado acerca de las facultades que tiene el legislador sobre las rentas cedidas[9]:

"Las multas impuestas por causa de infracciones de tránsito, son **rentas cedidas de la Nación a los entes territoriales, las cuales no gozan de la reserva municipal ni departamental de determinación y administración predicable de los ingresos tributarios**. Así lo confirmó la Corte Constitucional al indicar que:

"La fuente externa o exógena de la renta sería aquella que proviene de la Nación a título de transferencia como el situado fiscal, las participaciones, los derechos por regalías y compensaciones, las rentas cedidas, los recursos transferidos a título de cofinanciación y, en suma, los restantes mecanismos que para estos efectos diseñe el legislador. Por supuesto que sobre estos ingresos la ley tiene un mayor grado de injerencia, con la natural pero justificada afectación de la autonomía fiscal de las entidades territoriales.".

La facultad constitucional de intervención del legislador en la determinación del uso y administración de las rentas cedidas a los entes territoriales en materia de tránsito fue avalada por la Corte en Sentencia C-925 de 2006, cuando señaló:

"En relación con el primer aspecto, la dualidad de poderes tributarios dispuesta por la Carta Política permite que puedan predicarse dos fuentes diferenciadas de financiación. La primera, de carácter exógeno, está conformada por la transferencia o ***cesión de las rentas nacionales*** *y la participación en recursos derivados de regalías o compensaciones. En relación con fondos de esta naturaleza, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que "****admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales****. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación."*[10].

La segunda fuente de financiación de las entidades territoriales son las de carácter endógeno, categoría que corresponde al término "recursos propios" utilizado por la Constitución al momento de definir el ámbito de autonomía fiscal de las regiones. Al respecto, la Corte ha considerado que son recursos propios de las entidades territoriales los "que se originan y producen dentro de la respectiva jurisdicción y en virtud de sus decisiones políticas internas. En consecuencia, son recursos propios tanto los que resultan de la explotación de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias –impuestos, tasas y contribuciones– propias"[11].

(...)

De acuerdo con lo señalado por la Corte Constitucional el Congreso de la República puede legislar sobre las rentas que ha cedido a los entes territoriales y, por tanto, no se estaría vulnerando el principio de autonomía territorial.

Acerca del hurto de los vehículos y su consideración como argumento para que cesen las obligaciones tributarias propuestas en la iniciativa, es pertinente señalar algunos contenidos jurisprudenciales:

El hurto de vehículos, como lo señalan los datos descritos en el primer aparte de este documento, se ha llevado a cabo mediante medios que ponen en situación de indefensión a la víctima, sobre lo que ha señalado la Corte:

Sentencia T-267 de 1997, Magistrado Ponente Carlos Gaviria Díaz: "…el ***estado de indefensión se manifiesta cuando la persona ofendida por la acción u omisión del particular se encuentra inerme o desamparada, es decir, sin medios físicos o jurídicos de defensa o con elementos insuficientes para resistir o repeler la agresión o amenaza de vulneración a su derecho fundamental***…"-Negritas y subrayado fuera de texto.

Las medidas que se consagran hacen alusión a un deber de solidaridad del Estado para con la víctima del hurto, en razón a ese descuido de la institucionalidad sobre los bienes de los asociados:

Sentencia T-036 de 1995: "*La solidaridad es un valor constitucional que presenta una triple dimensión. Ella es el fundamento de la organización po-*

[9] Sentencia C-321 del 11 de mayo de 2009, Magistrado Ponente Humberto Antonio Sierra Porto.

[10] *Cfr.* Corte Constitucional, Sentencia C-720/99.

[11] *Ibídem.*

lítica; sirve, además, de pauta de comportamiento conforme a la cual deben obrar las personas en determinadas situaciones y, de otro lado, ***es útil como un criterio de interpretación en el análisis de las acciones u omisiones de los particulares que vulneren o amenacen los derechos fundamentales***" -Negritas y subrayado fuera de texto.

Frente al deber social de la tributación:

Sentencia T-532 de 1992: "*En la base de los deberes sociales se encuentra el principio de reciprocidad (C.N. artículo 95). La Constitución reconoce a la persona y al ciudadano derechos y libertades, pero,* ***al mismo tiempo, le impone obligaciones****.* ***Los beneficios que representa para el individuo las relaciones conmutativas de la vida en sociedad deben ser compensados por este a fin de mejorar las condiciones materiales y espirituales de la convivencia social y ampliar permanentemente el número de miembros de la comunidad capaces de gozar de una existencia digna*** *(C.N. Preámbulo, artículos 1°, 95, 58, y 333)…*" -Negritas y subrayado fuera de texto.

Sentencia C-741 de 1999: "*... El artículo 95 de la Constitución Política, que contiene los deberes de la persona y el ciudadano, establece como uno de ellos el consagrado en su numeral 9, que les* ***impone, a título de obligación, la de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad****. Es decir,* ***que esa norma superior consagra el principio de reciprocidad que en el Estado social de derecho rige las relaciones que surgen entre los individuos y el Estado y entre estos y la sociedad***" -Negritas y subrayado fuera de texto.

Sentencia C-261 de 2002: "*Si bien es cierto nuestro ordenamiento constitucional le confiere a los ciudadanos en general una amplia gama de derechos y garantías, también es incuestionable que la misma Carta establece para ellos una serie de deberes y obligaciones que se encuentran determinados en el artículo 95 de la Constitución,* ***con el objeto de lograr una convivencia social conforme a los valores y principios contenidos en las normas superiores****, imperativo constitucional que debe entenderse no como una negación o restricción de las garantías que le asisten a las personas y a los ciudadanos, sino como una contribución para la obtención de los fines esenciales del Estado,* ***a través de los cuales se les imponen ciertas*** *conductas, comportamientos o* ***prestaciones de carácter público con fundamento en la Constitución y la ley****. En cuanto al* ***deber de la persona y del ciudadano de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado****, este debe hacerse dentro de conceptos de justicia y equidad tal como lo dispone el numeral 9 del artículo 95 Superior, quedando claro que dicha carga debe ser impuesta consultando las posibilidades económicas de los contribuyentes dado que esta exigencia constitucional tiene por objeto lograr un mayor grado de redistribución de la riqueza existente en nuestro país.*

Por tanto el deber constitucional impuesto a los ciudadanos en el artículo 95-9 de la Carta Política, ***tiene como fundamento el principio de reciprocidad que rige las relaciones de los ciudadanos con el Estado y entre estos y la sociedad****, a fin de equilibrar las cargas públicas que estructuran y sostienen la organización jurídico-política de la cual hacen parte, para armonizar y darle efectividad al Estado Social de Derecho. Pero dicho deber estará siempre enmarcado dentro de los principios de justicia y equidad*" -Negritas y subrayado fuera de texto.

Como se concluye, frente al deber social de la tributación, este se debe en parte al goce de servicios que brinda el Estado y a los beneficios que se obtienen por tales servicios, los cuales son anulados para quien es víctima del hurto de su vehículo.

Ahora bien, con respecto a la amnistía que consagra la propuesta, mediante la cual faculta a los *Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto de impuestos adeudados por tenencia y rodamiento de vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto a sus vehículos, en hechos ocurridos con anterioridad a la vigencia de la presente ley*, vale decir, que en Sentencia 321 del 11 de mayo de 2009 con ocasión de una figura similar contenida en la reforma al Código Nacional de Tránsito y orientada a sanear la cartera morosa por causa de las deudas en multas de tránsito en todos los municipios del país, señaló la Corte:

"*…se trata tan solo de una autorización acordada a Gobernadores y Alcaldes para que sean ellos quienes, actuando dentro de su margen se decidan implementar la medida, con el objeto de sanear cartera.*

Así las cosas, no se entiende de qué manera la disposición objetada afecte la autonomía de las entidades territoriales, en lo atinente al manejo de sus recursos, cuando lo cierto es que serán sus propias autoridades las que decidan la conveniencia de aplicar la medida".

IV. **IMPACTO FISCAL**

Dado que la iniciativa busca beneficiar por una única vez a este pequeño grupo de personas que se han visto afectadas en su derecho a que el Estado les garantice su vida, bienes y honra, podríamos argumentar que:

En una ponderación de derechos resulta inconcebible que aquellas personas que han sido víctimas y han visto afectados el cuidado de su vida, bienes y honra además de ello deban ser víctimas de imposiciones de carácter económico por parte del Estado al tener que pagar por un bien que les ha sido hurtado.

En segundo lugar la tendencia de hurtos a vehículos es descendiente, si comparamos el creciente parque automotor nacional a 2012 de 6.800.000[12], frente a 22.158 hurtos de vehículos[13], se puede concluir que los hurtos corresponden al 0.32% del parque automotor del país, comprendemos que el impacto es realmente menor ya que la iniciativa busca beneficiar a tan solo aquellos que no reportaron el hurto dándoles la posibilidad de, por una única vez, ser amnistiados.

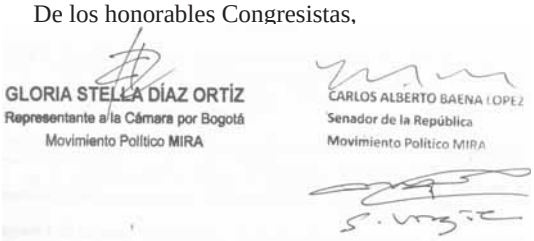
Finalmente, y advirtiendo la exigencia que señala el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, la aprobación de esta iniciativa estaría ahorrando millones de pesos a las administraciones territoriales por causa de los procesos fiscales que de forma infructuosa adelantan por esta problemática que, como lo registran las es-

[12] Ministerio de Transporte y Banco Mundial.

[13] Fuente: Asopartes, con base en información de la Dijín: http://www.asopartes.com/estadisticas-del-sector/finish/30-ano-2012/187-hurto-automotor-ano-2012.html

tadísticas, se mantiene constante o ha empezado a repuntar. En ese orden de ideas, solicitamos respetuosamente a todos los congresistas acoger la iniciativa.

De los honorables Congresistas,



CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 014 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y los honorables Senadores *Carlos Alberto Baena* y *Manuel Antonio Virguez.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 015 DE 2013 CÁMARA

por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto dictar medidas en materia de tarifas, control social, participación y protección de usuarios, protección ambiental y cumplimiento del principio de publicidad de la contratación pública con miras a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. *Tarifas diferenciales*. Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público que se implementen en todo el territorio nacional establecerán una tarifa diferencial para las personas en condiciones de discapacidad y para los estudiantes menores de 25 años de los estratos 1, 2 y 3. Esta tarifa diferencial deberá ser inferior a la tarifa ordinaria.

La tarifa diferencial con sus ajustes quedará prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las operadoras de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Los alcaldes y gobernadores fijarán el valor de la tarifa diferencial, atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

Parágrafo Transitorio. La medida prevista en el presente artículo deberá ser incluida en los contratos de concesión que estén en vigor o que se encuentren en cualquier punto de avance del proceso de licitación a la entrada en vigencia de la presente ley. Esto sin afectación alguna de la tarifa al usuario definida.

Artículo 3°. *Personas en condición de discapacidad.* Para efectos del cumplimiento de lo ordenado en la presente ley, están en condición de discapacidad:

a) Las personas que se desplazan sin abandonar su silla de ruedas;

b) Las personas con dificultades de tipo sensorial (visión, audición, habla);

c) Las personas con movilidad reducida por enfermedades o traumatismos;

d) Las personas con alguna enfermedad que les impide el desplazamiento normal.

Parágrafo. La condición de discapacidad se acreditará mediante certificación de autoridad competente.

Artículo 4°. *Ligas de usuarios.* Las Entidades Territoriales tendrán en cuenta la participación de la comunidad en todas las etapas del proceso contractual y en la implementación y funcionamiento definitivo de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

Para tal efecto, las Entidades Territoriales promoverán la organización de las comunidades de las áreas de influencia de los sistemas de transporte público, en ligas de usuarios de estos sistemas, con el objeto de que se constituyan en mecanismos democráticos de control y vigilancia de la gestión pública, conforme a lo dispuesto por la ley y la normatividad en cuanto a requisitos de conformación, participación y ejercicio de veeduría y control social a la gestión pública y sus resultados.

Artículo 5°. *Acceso a medios de comunicación.* Las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público tendrán derecho a acceder a espacios en televisión y radio durante las etapas precontractual, contractual y poscontractual de los procesos de contratación y licitación pública de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

Artículo 6°. *Sistema de consulta permanente al usuario*. Las Contralorías Departamentales diseñarán e implementarán el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, según corresponda, en las ciudades o municipios de su jurisdicción.

La información y resultados que arroje este sistema, serán fundamento para la actuación de las Contralorías en lo de sus competencias o para la remisión de asuntos a otras autoridades para su actuación en el marco de los principios y deberes de la contratación pública estatal.

Artículo 7°. *Energías alternativas*. Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional, deberán emplear no menos del veinte por ciento (20%) de vehículos que se movilicen con fuentes de energía alternativa. La misma disposición será aplicada en los casos de reposición de flota.

Artículo 8°. *Fomento y protección a la industria nacional*. Los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional.

Además, en los pliegos de condiciones de los procesos licitatorios para Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público no se incluirán dentro de los criterios de puntuación por protección y/o fomento de la industria nacional proponentes de origen extranjero que no cuenten con convenios de reciprocidad.

Artículo 9°. *Publicación de información*. Será obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos

de Transporte Público publicar en la página web del Ministerio de Transporte la siguiente información:

1. Exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario.

2. Exposición detallada de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas.

3. Explicación detallada de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas.

4. Balances financieros de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

5. Composición accionaria de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

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

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante por Bogotá
Movimiento

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

I. MOVIMIENTO DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE[1]

ANEXO 3. Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo y Metro, según áreas metropolitanas y ciudades y nivel de servicio
I trimestre (2012 – 2013)[a]

Área Metropolitana y Ciudades	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (Miles)		
	2012	2013[p]	Variación %	2012	2013[p]	Variación %	2012	2013[p]	Variación %
Total SITM y Metro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Área Metropolitana de Barranquilla[b]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Alimentador	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			
SITM Pretronc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			
SITM Troncal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			
Área Metropolitana de Bogotá[c]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Alimentador	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Área Metropolitana de Bucaramanga	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Alimentador	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Pretronc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Troncal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Área Metropolitana de Cali	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Alimentador	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Pretronc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Troncal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Área Metropolitana de Pereira	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Alimentador	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM Troncal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Área Metropolitana de Medellín[d]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Metro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SITM	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Fuente: DANE
[a] No incluye pasajeros transportados en buses alimentadores pero no se suman en el total del Área Metropolitana, porque la prestación del servicio no genera cobro de la tarifa
[b] Incluye pasajeros transportados en buses alimentadores para Transmetro en Bogotá
[c] Incluye pasajeros transportados en buses alimentadores para Transmilenio en Bogotá
[d] Cifras preliminar.
[p] Cifra preliminar.

En el primer trimestre del 2013, según el DANE se movilizaron en los sistemas integrados de transporte 318.311 millones de pasajeros y el promedio mensual de vehículos afiliados fue de 5.431 millones de vehículos, lo que da cuenta de la importancia que han adquirido los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia.

II. SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE Y OTROS SERVICIOS

Se puede evidenciar cómo en las principales ciudades ha ido en crecimiento la movilización de pasajeros en los sistemas integrados y estratégicos de transporte como lo vamos a ver a continuación:

[1] Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

Área Metropolitana de Bogotá[2]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las siguientes ciudades y municipios: Bogotá, Cajicá, Cota, Chía, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

Tabla 5
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Bogotá
I trimestre 2013[p]

Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Bogotá	17.098	100	15.834	100	377.109	100
SITM Alimentador*	618	3,6	572	3,6	61.376	
SITM Troncal	1.487	8,7	1.385	8,7	125.790	33,4
SITM Zonal y complementario	720	4,2	642	4,1	3.271	0,9
Buses	5.304	31,0	4.948	31,2	104.315	27,7
Busetas	2.939	17,2	2.689	17,0	57.822	15,3
Microbuses-Colectivos	6.030	35,3	5.599	35,4	85.910	22,8

Fuente: DANE - ETUP
* No incluye pasajeros transportados en buses alimentadores pero no se suman en el total del Área Metropolitana, porque la prestación del servicio no genera cobro de la tarifa
p Cifra preliminar.

De acuerdo con el informe del DANE "en el primer trimestre de 2013, el servicio de transporte Transmilenio registró los siguientes resultados":

"Un parque automotor en servicio de 1.385 buses troncales (promedio mensual para el trimestre), que transportó 125,8 millones de pasajeros. Esta cifra fue equivalente a 33,4% del total de pasajeros movilizados en el área metropolitana de Bogotá (377,1 millones de pasajeros). De 618 buses alimentadores*, en promedio 572 prestaron el servicio, los cuales fueron utilizados por 61,4 millones de pasajeros, aproximadamente. Con respecto al primer trimestre del año anterior, se presentó un incremento de 6,3% en el número de pasajeros transportados por el sistema. Los buses troncales representaron el 8,7% del parque automotor que prestó efectivamente el servicio en el área metropolitana. Teniendo en cuenta todo el sistema SITM (incluyendo alimentadores) esta proporción asciende a 16,4%.

Los buses zonales y complementarios que hacen parte del SITM contaron con un parque automotor de 642 buses en servicio (promedio mensual para el trimestre), los cuales fueron utilizados por 3,3 millones de pasajeros (Cuadro 1 y Tabla 5).

En el área metropolitana respecto al primer trimestre del año anterior, se presentó un aumento de 4,8% en el número de pasajeros transportados por el sistema".

Área Metropolitana de Pereira[3]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades deDosquebradas y Pereira.

Tabla 6
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Pereira
I trimestre 2013[p]

Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Pereira	769	100	720	100	20.428	100
SITM Alimentador	94	12,2	91	12,6	3.097	15,2
SITM Troncal	53	6,9	42	5,8	4.349	21,3
Busetas	622	80,9	587	81,6	12.982	63,5

Fuente: DANE - ETUP

[2] Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE. http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

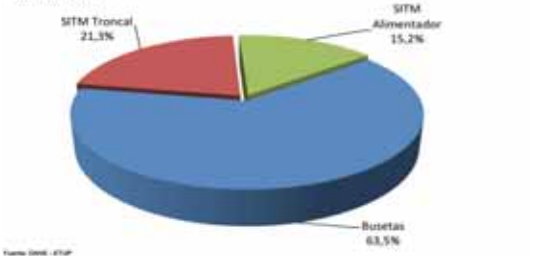
[3] Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE. http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

* Los municipios que componen esta área metropolitana son: Bogotá, Cajicá, Cota, Chía, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

Según el DANE: "El sistema integrado de transporte masivo de la ciudad de Pereira, Megabús, cuenta con tres rutas troncales. Adicionalmente, tiene tres servicios de buses alimentadores: Intercambiador Dosquebradas (con 8 rutas), Intercambiador Cuba (con 14 rutas) y Conexión el Viajero (con 4 rutas).

Para el primer trimestre de 2013, el sistema contó con 42 buses articulados en servicio, que correspondió al 5,8% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, los cuales transportaron 4,3 millones de pasajeros. Así mismo, en promedio, 91 buses alimentadores prestaron el servicio, equivalentes al 12,6% del total de vehículos en servicio en toda la ciudad; estos transportaron 3,1 millones de pasajeros".

Gráfico 4
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Pereira
I trimestre 2013[P]



Área Metropolitana de Cali[4]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Cali, Jamundí, Palmira y Yumbo

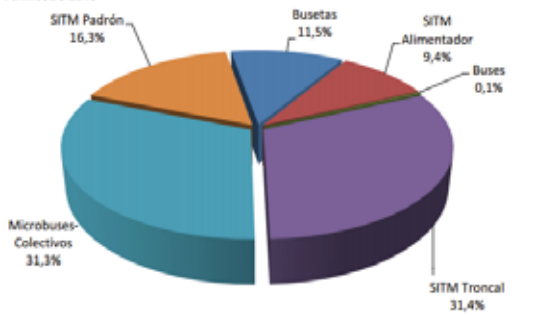
Tabla 7
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Cali
I trimestre 2013[P]

Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Cali	2.207	100	1.855	100	60.409	100,0
SITM Alimentador	160	7,3	129	7,0	5.848	9,7
SITM Padrón	510	23,1	410	22,1	9.800	16,2
SITM Troncal	198	8,9	149	8,0	19.800	32,8
Buses	8	0,3	6	0,3	88	0,1
Busetas	347	15,8	287	15,5	6.840	11,3
Microbuses-Colectivos	1.084	49,1	864	46,6	18.017	29,8

Fuente: DANE - ETUP

De acuerdo con el DANE "En el primer trimestre de 2013, el sistema de transporte masivo MÍO contó con 149 buses troncales en servicio, que correspondieron al 8,0% del total del parque automotor en servicio del área, en los que se transportaron 19,0 millones de pasajeros. También contó con 129 buses alimentadores, que correspondieron al 7,0% del total de vehículos en servicio en la ciudad; estos transportaron 5,7 millones de pasajeros. Además, los buses especiales denominados padrones, 415 vehículos, correspondieron al 22,4% del total del parque automotor en servicio de la ciudad y transportaron 9,9 millones de pasajeros (Tabla 7)."

Gráfico 5
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Cali
I trimestre 2013[P]



Fuente: DANE - ETUP

4 Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE. http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

Área Metropolitana de Medellín[5]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Barbosa, Bello, Caldas, Copacabana, Envigado, Girardota, Itagüí, La Estrella, Medellín y Sabaneta.

Tabla 8
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Medellín
I trimestre 2013[P]

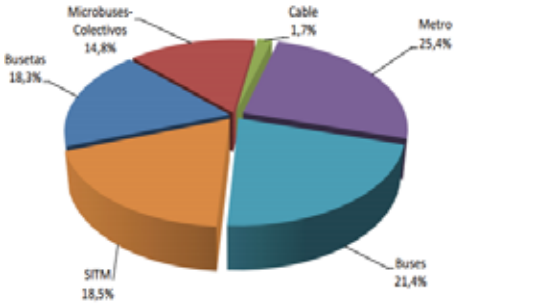
Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Medellín	5.591	100	5.110	100	155.720	100,0
Metro	165	3,0	135	2,6	39.527	25,4
SITM	927	16,6	881	17,2	28.781	18,5
Cable	269	4,8	215	4,2	2.610	1,7
Buses	1.589	28,4	1.367	26,8	33.307	21,4
Busetas	1.380	24,7	1.331	26,0	28.430	18,3
Microbuses-Colectivos	1.261	22,5	1.181	23,1	23.065	14,8

Fuente: DANE - ETUP
1 Incluye el servicio de metro cable de Medellín (góndolas).

Manifiesta el DANE que: "Durante el primer trimestre de 2013, el promedio de vagones en servicio reportados por el Sistema Metro de Medellín fue 135, lo que equivale a una utilización de 81,8% del parque automotor y las góndolas en servicio reportadas por el sistema fueron 215 en términos de utilización el 79,9%.

En este período el Metro, SITM y Metrocable transportaron 70,9 millones de pasajeros, comparado con los 68,7 millones de pasajeros transportados en el mismo período de 2012, lo que representó un incremento de 3,2% (Cuadro 1 y Tabla 8)."

Gráfico 6
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Medellín
I trimestre 2013[P]



Área Metropolitana de Manizales[6]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Chinchiná y Manizales.

Tabla 9
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Manizales
I trimestre 2013[P]

Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Manizales	872	100	817	100	18.139	100,0
Cable	42	4,8	31	3,8	403	2,2
Buses	137	15,7	126	15,4	3.818	21,1
Busetas	680	77,9	643	78,7	11.241	62,0
Microbuses-Colectivos	113	12,7	117	14,3	2.888	14,7

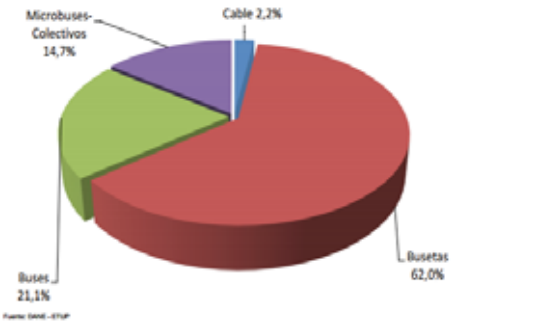
Fuente: DANE - ETUP

De acuerdo con lo enunciado por el DANE: "El sistema de cable aéreo del área de Manizales prestó el servicio con 31 góndolas en promedio, las cuales transportaron 403 mil pasajeros (tabla 9, anexo 4)."

5 Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013 DANE http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

6 Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE. http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

Gráfico 7
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Manizales
I trimestre 2013 p



Fuente: DANE - ETUP

Área Metropolitana de Bucaramanga[7]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta.

Tabla 10
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Bucaramanga
I trimestre 2013 p

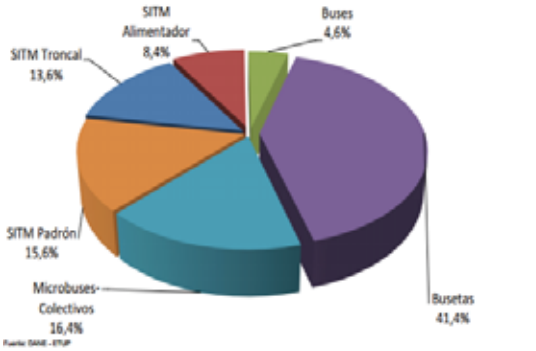
Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Bucaramanga	1.228	100	1.270	100	27.727	100,0
SITM Alimentador	111	9,0	100	7,9	2.328	8,4
SITM Padrón	102	7,7	95	7,5	4.327	15,6
SITM Troncal	29	2,2	23	1,9	3.773	13,6
Buses	60	5,2	64	5,0	1.287	4,6
Busetas	791	66,0	729	57,4	11.486	41,4
Microbuses-Colectivos	200	16,6	298	23,4	4.595	16,6

Fuente: DANE - ETUP

Refiere el DANE que "El sistema de transporte masivo Metrolínea contó con 23 buses troncales en servicio, en los que transportó 3,8 millones de pasajeros.

También prestaron el servicio 100 buses alimentadores, que correspondieron a 7,9% del total de vehículos en servicio en el área; estos transportaron 2,3 millones de pasajeros. Los buses especiales denominados padrones (95 vehículos), correspondieron a 7,5% del total del parque automotor en servicio del área metropolitana y transportaron 4,3 millones de pasajeros (Tabla 10)."

Gráfico 8
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Bucaramanga
I trimestre 2013 p



Fuente: DANE - ETUP

Área Metropolitana de Barranquilla[8]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Barranquilla, Malambo y Soledad.

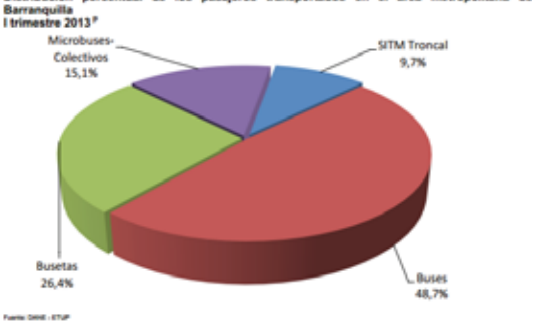
Tabla 11
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Barranquilla
I trimestre 2013 p

Tipo de Vehículo	Promedio Mensual de Vehículos Afiliados	Porcentaje Vehículos Afiliados	Promedio Mensual de Vehículos en Servicio	Porcentaje Vehículos en Servicio	Total Pasajeros Transportados (Miles)	Porcentaje Pasajeros
Área Metropolitana de Barranquilla	3.384	100	3.020	100	74.004	100,0
SITM Alimentador	87	2,6	57	1,9		9,7
SITM Padrón	79	2,3	46	1,5	7.211	
SITM Troncal	73	2,2	45	1,5		
Buses	1.555	45,9	1.443	47,8	36.075	48,7
Busetas	809	23,9	753	24,9	19.532	26,4
Microbuses-Colectivos	781	23,1	676	22,4	11.186	15,1

Fuente: DANE - ETUP

Refiere el DANE que: "Durante el primer trimestre de 2013, el sistema de transporte urbano Transmetro contó con 45 buses troncales, 57 buses alimentadores, 46 buses especiales llamados padrones que correspondieron en conjunto al 4,9% del total del parque automotor en servicio del área metropolitana. En total, en Transmetro se transportaron 7,2 millones de pasajeros (Tabla 11)."

Gráfico 9
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Barranquilla
I trimestre 2013 p



Fuente: DANE - ETUP

Es notorio el importante crecimiento que ha tenido el tránsito de pasajeros en los sistemas integrados y estratégicos de trasporte, lo que hace trascendental que el legislativo apruebe esta iniciativa que busca garantías para los usuarios y para la industria nacional.

III. CONTEXTO

Nuestro país viene afrontando una fuerte tendencia de urbanización. Según estudios del Banco Interamericano de Desarrollo, mientras en 1950 la población urbana constituía el 39%, en 2005 ascendía aproximadamente a 76% y se estima que, para 2020, más del 80% de la población estará localizada en las ciudades. Esto significa un crecimiento aproximado de 30% respecto a la población que hoy habita en centros urbanos[9].

Entre los resultados de este crecimiento urbano se cuenta la alta demanda de viajes, en su mayoría de transporte público. Al mismo tiempo, como consecuencia se deriva el incremento desorganizado de unidades de transporte público inapropiadas a niveles que superan las posibilidades de modernización y ampliación de la infraestructura vial y, con ello, la consiguiente congestión del tránsito y el deterioro de las condiciones ambientales.

Es apenas lógico comprender que todo este contexto influye de manera negativa en la calidad de vida de los ciudadanos y en la eficiencia de las actividades económicas.

---

7 Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE. http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

8 Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2013. DANE. http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bolet_transp_Itrim13.pdf

9 Banco Interamericano de Desarrollo. Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Colombia (CO-l1091). Perfil de proyecto (PP). 24 de marzo de 2010. Tomado de http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-L1091&lang=es

De lo anterior se extraen algunas de las principales razones que llevaron al Gobierno colombiano a diseñar un Plan de Transporte Urbano, con estrategias de movilidad eficientes y sostenibles basados en sistemas de transporte público, como los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (Bogotá; Bogotá-Soacha; Cali; Área Metropolitana del Valle de Aburrá; Área Metropolitana de Bucaramanga; Área Metropolitana de Centro Occidente; Área Metropolitana de Barranquilla; Cartagena y Cúcuta) o los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (Santa Marta, Pasto, Armenia, Popayán, Montería, Sincelejo, Valledupar, Buenaventura, Ibagué, Neiva, Manizales y Villavicencio).

El objetivo de la estrategia gubernamental es apoyar ciudades que permitan a sus ciudadanos tener opciones seguras de movilidad, bajo principios de calidad de vida, eficiencia económica, equidad social y protección ambiental, alcanzando niveles óptimos de seguridad, reducción de tiempos de viaje, calidad en la prestación del servicio, ampliación de oferta y cobertura del transporte público, y mejoramiento ambiental.

De esta manera, ya nuestro Gobierno ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para ciudades de más de 600.000 habitantes, y está apoyando a aquellas que tienen una población entre 250.000 y 600.000 habitantes, mediante los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)[10].

Sin embargo, trascendiendo los planes, la realidad práctica ha mostrado algunas deficiencias en estos proyectos que terminan causando lesiones a la calidad de vida de los ciudadanos, impactan de manera negativa a los históricos prestadores del servicio público de transporte y acrecientan la posibilidad de riesgos para las finanzas territoriales. Entre las principales situaciones problemáticas observadas con la puesta en marcha de los sistemas de transporte público, podemos destacar las siguientes:

1. Condiciones económicas de requisitos habilitantes extremadamente altas para ser cumplidas por los prestadores históricos del servicio público de transporte.

2. Exclusión de los prestadores históricos del servicio público de transporte (pequeños propietarios, conductores, negocios conexos).

3. Inconsistencias con respecto al respaldo y cierre financieros en las licitaciones, que generan altos riesgos para las finanzas de las ciudades.

4. Los diseños institucionales no tienen la capacidad para responder a nuevos esquemas de transporte público con integración de modos.

5. No hay un reconocimiento digno, en términos de criterios y niveles de puntuación en las licitaciones, para la industria y/o el capital nacional.

6. Proyectos que desarrollan planeamiento, funcionamiento y desarrollo urbano que no materializan la adecuada disposición del servicio público de transporte, puede fallar en garantizar la suficiente oferta para la demanda ciudadana y no deja claro que exista un efectivo acceso al servicio público de transporte.

Ahora bien, tanto autoridades como expertos de la sociedad civil en materia de movilidad, han coincidido en el abandono del usuario en los diseños de los proyectos y su implementación y en el debate público con ocasión de los nuevos esquemas de transporte. Atención especial merece el tema de los usuarios y la experiencia del Distrito Capital es bien diciente:

El sistema de transporte masivo no es el mejor ejemplo de un transporte en condiciones dignas: los usuarios se ven enfrentados a retrasos en el servicio, insuficiencia de rutas, riesgos en la salud por causa de aglomeraciones (personas asfixiadas, golpeadas y tiradas al piso en horas pico), precarias medidas de evacuación de multitudes[11]. De igual manera, las condiciones de seguridad en el sistema de transporte de la capital dejan mucho que desear. Un reciente informe de la Personería Distrital señaló:

• Entre enero de 2009 a febrero de 2010: 925 incidentes que dejaron 320 lesionados.

• 55% de los accidentes en Transmilenio es producto de actos inseguros del operador.

• De las 85 personas atropelladas, 27% perdió la vida.

• 319 accidentes fueron por choques entre articulados y 184 por choques con terceros que dejaron, en solo dos impactos violentos, 150 personas lesionadas.

• 200 usuarios resultaron lesionados por aprisionamiento y caídas en el sistema. Otras personas han sido afectadas por el regular estado de los pisos, barandas y otros elementos de la infraestructura; sin embargo, no hay cifras debido a que los usuarios no reclaman.

• Se evidencian actos inseguros de los conductores de los automotores.

• Exceso de velocidad.

• Irrespeto a las señales de tránsito.

• Malos hábitos de los conductores.

• Precario control que la Empresa Transmilenio hace sobre los planes de prevención de accidentes de las siete empresas concesionarias del servicio.

• Los pasamanos y asideros de sujeción para que los pasajeros puedan mantenerse de pie son ineficaces cuando los buses frenan bruscamente. En una inspección realizada en noviembre se encontraron 120 heridos dejando en evidencia que los tornillos, mediante los cuales se sujetan los pasamanos y asideros, no reúnen las condiciones de calidad suficientes.

Entre las conclusiones del informe se señala: "*Al ente de control le preocupa las condiciones técnicas de fabricación de los articulados y si estos garantizan la integridad de los pasajeros, máxime cuando se comprobó que los pasamanos y asideros no brindan la suficiente resistencia*".

El tema de tarifas es igualmente preocupante. Paul Bromberg señala que "*cualquier proyecto que en aras de ordenar el transporte termine elevando el costo para los de bajos ingresos, es un proyecto que no debería implementarse. Los expertos en el tema coinciden en que para una persona que gana el salario mínimo y que tiene que gastar el 20 por ciento de ese salario en transporte público, no hay una ventaja real en la implantación del nuevo sistema. ¿En*

[10] *Íbid* y artículo 132 de la Ley 1450 de 2011.

[11] Entre otros, pueden consultarse los siguientes medios: *El Nuevo Siglo*, 29 de abril de 2010; *El Tiempo*, 21 de abril de 2010; y Radio Santafe. 26 de abril y 5 de mayo de 2010.

aras de qué? ¿Solo de que haya un mejor servicio? ¿De demorarse menos de ir a un sitio a otro?"[12].

De igual manera, cabe señalar la necesidad de revisar los temas de sostenibilidad. Expertos consideran que la autosostenibilidad del sistema es imposible. Las autoridades han hablado de una autosostenibilidad que no se da en la mayoría de sistemas de transporte público de otros países. Por el contrario, cuentan con subsidios por parte del Estado, el cual debe promover una adecuada movilidad, sobre todo en los sectores más populares[13].

La descripción del contexto anterior deja claros fuertes argumentos que sustentan la necesidad de que la legislación entre a regular con mucho más detalle las nuevas propuestas para el transporte público en las ciudades colombianas, mas cuando el mecanismo empleado es el de la licitación pública, procedimiento mediante el cual el Estado formula públicamente una convocatoria para que en igualdad de oportunidades, los que se interesen presenten ofertas y se seleccione a la más favorable.

Aunque una de la ventajas de este procedimiento que tiene la contratación es que todo es documental, es decir, *quedan las huellas*, también es recurrente encontrar falta de información, altos niveles de especulación por parte de la ciudadanía, poca comunicación entre la administración y las comunidades, falta de conocimiento de los cronogramas de obra, los predios afectados, los planes de mitigación del impacto negativo de la obra, entre otros, por lo que organizaciones como Transparencia por Colombia señalan que "*todas las informaciones, cualquiera que sea su naturaleza, han de ser accesibles a todos los participantes*"[14], como medida para evitar incumplimientos, errores o corrupción y es, precisamente, la información pública uno de los aspectos que privilegiamos en la presente iniciativa legal.

Asimismo, Transparencia por Colombia, en las conclusiones de una mesa de trabajo con ocasión de procesos de contratación pública, señaló:

"*Hacer la contratación directa visible. Una forma de fortalecer los controles sobre la contratación –particularmente el control ciudadano– es visibilizando la contratación directa de las entidades sometidas a la Ley 80 de 1993 y, en forma más general, la contratación de las entidades excluidas del régimen de la ley. Recordemos que los diagnósticos realizados por el DNP o el Banco Mundial han insistido en la necesidad de revisar el tema de las cuantías para contratación directa, sugiriendo que pueden ser fijadas por el reglamento teniendo en cuenta factores como el tipo de contrato a celebrarse (de concesión, de obra pública) y variar de acuerdo a la naturaleza de la entidad contratante. El proyecto de reforma de la ley no realiza modificaciones de fondo sobre el tema, e incluso aumenta las cuantías para celebrar contratos por licitación pública, lo que aumentaría la proporción de contratos celebrados en forma directa. En consecuencia, vale la pena proponer acciones para hacer visible la contratación directa y la contratación de las entidades no sujetas al régimen general. Podría, entonces, pensarse en señalar un rango dentro del cual se hacen públicos la totalidad de documentos, trámites y actuaciones precontractuales y contractuales, independientemente de la clase de contrato, de las circunstancias que lo originen, etc. Dicho rango, que podría señalarse en el reglamento, tendría como techo el monto a partir del cual deba emplearse el procedimiento de la selección abreviada y como piso el 10% de la menor cuantía que corresponda a la entidad respectiva.*

Ante todo, es de gran importancia para reducir los riesgos de corrupción en la contratación pública, la calidad de la reglamentación que expida el gobierno. Se reconoce el efecto positivo de normas como el Decreto 2170 de 2002, y es de esperarse que la plena aplicación del Decreto 2434 de 2006 y la adopción de los instrumentos que promueve la Comisión intersectorial de Contratación contribuyan a mejorar la gestión contractual sin hacer, no obstante, visible la totalidad de la contratación estatal.

Sin embargo, otras iniciativas siguen sin mostrar los resultados esperados, como es el caso de la Directiva presidencial 02 de 2007, que estableció la obligación de las entidades del nivel nacional de publicar en el sitio web de cada entidad y en el de la presidencia, las hojas de vida de las personas que aspiren a celebrar contratos de prestación de servicios con el Estado. En teoría, la medida busca la transparencia en la celebración de los contratos haciendo visible este aspecto de la contratación directa, pero en la práctica es inocua".[15].

IV. DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA

La propuesta que presentamos ante el honorable Congreso de la República, consta de 10 artículos, incluido el de vigencia y derogatorias, así:

El artículo 1° define el objeto de la ley, a saber: dictar medidas en materia de tarifas, control social, participación y protección de usuarios, protección ambiental y cumplimiento del principio de publicidad de la contratación pública con miras a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional.

En desarrollo de este objeto, se encuentra el artículo 2° que consagra las tarifas diferenciales para poblaciones vulnerables: personas en condiciones de discapacidad y para los estudiantes menores de 25 años de los estratos 1, 2 y 3. Ya la legislación ha tenido en cuenta en este sentido a los adultos mayores y, por las particularidades de estas poblaciones, consideramos que deben ser cobijadas por las mismas prerrogativas.

En desarrollo de lo anterior, el artículo 3° señala expresamente cuáles condiciones se tendrán en

[12] Paul Bromberg, experto en movilidad y ex alcalde de Bogotá, adscrito al Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional en http://www.cambio.com.co/paiscambio/866/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_CAMBIO-7339149.html

[13] Académicos proponen debate sobre sostenibilidad del SITP. Jairo Sánchez Acosta, profesor de Ciencias Económicas y del Instituto de Estudios Ambientales (IDEA) de la Universidad Nacional. En http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co/nc/detalle/article/academicos-proponen-debate-sobre-sostenibilidad-del-sitp/. Bogotá D.C., mar. 05 - Agencia de Noticias UN.

[14] Sugestiones para el trazado de un mapa de riesgos nacional sobre licitaciones públicas. Transparencia Internacional para Latinoamérica y el Caribe. Proyecto regional licitaciones públicas Transparentes. Guía diligenciada por el capítulo colombiano. Versión 2-Febrero 2002.

[15] Transparencia por Colombia. Documento de la mesa de trabajo. Transparencia en la contratación pública: retos hacia el futuro. Mayo de 2007.

cuenta para determinar las condiciones de discapacidad de una persona, de tal manera que pueda acceder al descuento previsto.

En materia de control social, la iniciativa ha querido ser generosa, consagrando diversas medidas que contribuyen a la participación de las comunidades afectadas por los nuevos proyectos y su capacidad de incidencia en todas las fases de los procesos (precontractual, contractual y poscontractual). Así, el artículo 4° ordena a las Entidades Territoriales fomentar la organización de las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público. El artículo 5° les otorga el derecho de acceder a medios de comunicación y el artículo 6° faculta a las Contralorías Departamentales para implementar el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, cuyos resultados serán fundamento para la actuación de las Contralorías en lo de sus competencias o para la remisión de asuntos a otras autoridades para su actuación en el marco de los principios y deberes de la contratación pública estatal.

En materia de características y exigencias técnicas para los procesos licitatorios y contractuales en los esquemas de transporte público, se han consagrado dos medidas en los artículos 7° y 8° respectivamente: una referente al uso de vehículos movidos por energías alternativas y otro señalando la obligación de los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional. Esto último en desarrollo de lo previsto por la Ley 816 de 2003 "*por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación pública*".

Ahora bien, con miras a materializar el deber de publicidad de la Administración en materia de contratación pública, la iniciativa contempla en su artículo 9°, la obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público de publicar en la página web del Ministerio de Transporte información como la exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario, de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas, de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas, además de los balances financieros de los Concesionarios y su composición accionaria.

V. **MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

Artículo 2°. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 78. *La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.*

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

Artículo 83. *Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante estas.*

Artículo 209. *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Artículo 211. *La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamentos administrativos, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.*

La delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente.

La ley establecerá los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios.

Artículo 270. *La ley organizará las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados.*

Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y

evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Artículo 365. *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra Cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

En cuanto a los desarrollos legales y normativos, encontramos:

• Ley 73 de 1981, "*por la cual el Estado interviene en la Distribución de Bienes y Servicios para la Defensa del Consumidor, y se conceden unas Facultades Extraordinarias*"

• Ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

• Ley 105 de 1993. Regula la operación del transporte público en el país, considerada como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

• Ley 134 de 1994, *por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana.*

• Ley 190 de 1995, *por la cual se dictan normas tendientes a preservar la moralidad en la administración pública y se fijan disposiciones con el fin de erradicar la corrupción administrativa. Uno de los sistemas de control que aborda el Capítulo IV, literal b), hace referencia al control social como mecanismo de vigilancia de los recursos públicos*.

• Ley 489 de 1998, *por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*.

• Ley 598 de 2000 con el fin de lograr la modernización de la gestión contractual pública, en procura de una mayor eficiencia y transparencia en la contratación estatal, esta ley crea el Sistema de Información para la Vigilancia de la Contratación Estatal (SICE), el Catálogo Único de Bienes y Servicios (CUBS), y el Registro Único de Precios de Referencia (RUPR), de los bienes y servicios de uso común en la administración pública.

• Ley 850 de 2003, *por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas*.

• Ley 816 de 2003, *por medio de esta norma se apoya la industria nacional a través de la contratación pública.*

• Ley 1150 de 2007, *por la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.*

• Decreto 1441 de 1982, *por el cual se regula la organización, el reconocimiento y el régimen de control y vigilancia de las ligas y asociaciones de consumidores y se dictan otras disposiciones*.

• Decreto 4881 de 2008, reglamenta parcialmente la Ley 1150 de 2007, en relación con la verificación de las condiciones de los proponentes y su acreditación para el Registro Único de Proponentes (RUP), a cargo de las cámaras de comercio y se dictan otras disposiciones (ver Decreto 92 de 1998 en este capítulo).

• Decreto 2474 de 2008, reglamenta parcialmente la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007. Su objeto es aplicar las modalidades de selección y señala disposiciones en materia de publicidad, selección objetiva y otros aspectos relacionados con los procesos de contratación pública.

• Directiva Presidencial 04 de 2006 (octubre 24). En los términos del artículo 209 de la Constitución Política, solicita a los Gobiernos Departamentales y Municipales la colaboración y cooperación indispensable para garantizar la protección de los consumidores de bienes y servicios propendiendo, entre otros, por la participación de las Asociaciones y Ligas de Consumidores en el estudio de las disposiciones que les conciernen.

VI. **IMPACTO FISCAL**

Con respecto a la obligación contenida en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, vale aclarar que la presente ley no genera impacto fiscal en razón a que no ordena gasto alguno ni otorga beneficios tributarios.

Frente a la tarifa diferencial propuesta, en el articulado dejamos la salvedad de que el valor de la misma será fijada por los alcaldes y gobernadores atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante
Movimiento

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 015 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y los honorables Senadores *Carlos Alberto Baena* y *Manuel Antonio Virguez.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 016 DE 2013 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona un artículo en la Ley 1257 de 2008 para que se prohíba la práctica de la prueba de embarazo como requisito laboral y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. **Adiciónese un artículo nuevo en la Ley 1257 de 2008 del siguiente tenor:**

Artículo nuevo. Se prohíbe la práctica de la prueba de embarazo o certificación médica de ausencia de estado de gravidez, como requisito o prerrequisito para cualquier parte del proceso de selección, vinculación, promoción laboral, permanencia o renovación laboral para cualquier cargo o empleo, sea este de carácter público o privado.

La multa para las empresas o entidades que cometan este tipo de prácticas, no será menor a los cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes por cada caso comprobado.

Parágrafo 1°. Solo se podrá solicitar la prueba de embarazo como requisito o prerrequisito para acceder a un empleo u ocupación cuando se deban realizar actividades catalogadas por el Ministerio de Trabajo como de alto riesgo para la salud.

Parágrafo 2°. La solicitud de una prueba de embarazo como requisito o prerrequisito para acceder a un empleo u ocupación será catalogada como un acto de discriminación conforme al artículo 134 A del Código Penal, el cual fue adicionado por el artículo 3º de la Ley 1482 del 30 de noviembre de 2011.

Parágrafo 3°. Sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar, el Gobierno Nacional reglamentará la fijación y el destino de las multas correspondientes a las empresas que ejerzan este tipo de prácticas de acuerdo a su patrimonio. En todo caso, cuando el Ministerio de Trabajo conozca de un caso y la investigación concluya que se violó la presente ley, la empresa debe indemnizar a la víctima de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida dicho Ministerio. Igualmente, cuando se presenten tres (3) o más casos comprobados contra una misma empresa, se procederá a suspender la licencia de funcionamiento.

Artículo. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Congresistas,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

El proyecto fue presentado el 20 de julio de 2012 en la Cámara de Representantes, frente al cual se presentó ponencia positiva por la honorable Representante Rosmery Martínez Rosales, sin embargo, a pesar de haber estado agendado en varias sesiones de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes, no alcanzó a ser discutido en primer debate y se archivó por falta de trámite.

Teniendo en cuenta las consideraciones de la Ponente, honorable Representante Rosmery Martínez Rosales, para primer debate, radicamos nuevamente la iniciativa e instamos la voluntad y compromiso del Congreso de la República en contra de todo tipo de discriminación contra la mujer, especialmente en el ámbito laboral, y que se apruebe el presente proyecto de ley para que la prueba de embarazo no continúe siendo en la práctica una condición o requisito para acceder a un trabajo en Colombia.

MARCO CONSTITUCIONAL

Artículo 13. "Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.".

Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas.

Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Artículo 42. La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla… El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable. La pareja tiene derecho a decidir libre y responsablemente el número de sus hijos, y deberá sostenerlos y educarlos mientras sean menores o impedidos.

Artículo 43. La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación. Durante el embarazo y después del parto gozará de especial asistencia y protección del Estado, y recibirá de este subsidio alimentario si entonces estuviere desempleada o desamparada.

El Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia.

JURISPRUDENCIA

La Corte Constitucional ha reiterado en su jurisprudencia sobre la inconstitucionalidad de dichas prácticas, tal y como lo hace mediante la Sentencia T-071 de 2007:

"*Se trata de la práctica de ciertas empresas, de exigir a sus trabajadoras pruebas de embarazo como condición para el ingreso o para la estabilidad en el empleo. Dicha conducta ha sido catalogada por la Corte Constitucional como reprochable y esta Corporación ha señalado que implica una grave vulneración de los derechos a la intimidad, el libre desarrollo de la personalidad y el trabajo de las empleadas" (…) "toda mujer tiene derecho a la maternidad y es libre de definir, en los términos del artículo 42 de la Carta Política, junto con su pareja,*

el número de hijos y el momento en el cual quedará en estado de gravidez, independientemente de si se encuentra o no vinculada laboralmente".

En la misma sentencia se exhorta a los empleadores a evitar esta práctica ya que constituye un acto inconstitucional:

"*Así, la exigencia de "pruebas de embarazo" por parte de una empresa, con el propósito de condicionar el ingreso o la estabilidad de la trabajadora en la nómina de la misma, es una conducta reprochable que implica vulneración del derecho a la intimidad de la empleada y de su familia y que lesiona también el libre desarrollo de su personalidad, afectando por contera el derecho al trabajo*".

La Corte Constitucional es muy clara al respecto, es por esto necesario que por medio de una normativa nacional, y bajo la supervisión de la primera autoridad en el tema, el Ministerio de Trabajo, se estipule expresamente la prohibición y la sanción correspondiente a las empresas que de manera deliberada exijan dicha prueba a sus empleadas.

FUNDAMENTO LEGAL

Ley 1482 de 2011 "Ley antidiscriminación": La ley define y penaliza cualquier acto de discriminación por razones de sexo, entre otras, cuando se impida, obstruya o restrinja el pleno ejercicio de los derechos de las personas, dentro de los cuales se encuentran los derechos enunciados con anterioridad, como el de la privacidad o del trabajo.

A nivel legal existe una línea muy concreta sobre la prohibición de este tipo de prácticas, sin embargo no hay un cumplimiento real de las normas actuales.

Actualmente se encuentra vigente la Resolución 003941 de 1994 del Ministerio de Trabajo del 24 de noviembre de 1994 que afirma: "*solo podrá adelantarse por los empleadores que realicen actividades catalogadas como de Alto Riesgo y previstas en el artículo 1º del Decreto 1281 de 1994, y el numeral del artículo 2º del Decreto 1835 de 1994". La misma resolución que: "queda totalmente prohibida la práctica de la prueba de embarazo para actividades diferentes a las descritas en el inciso anterior, como prerrequisito para que la mujer pueda acceder a un empleo u ocupación, sea este de carácter público o privado*".

En la misma lógica, el Ministerio de la Protección Social aclaró mediante el Decreto 2090 de 2003 *por el cual se definen las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se modifican y señalan las condiciones, requisitos y beneficios del régimen de pensiones de los trabajadores que laboran en dichas actividades*" cuáles son las actividades catalogadas como de alto riesgo para la salud y en las cuales sí existiría una petición clara para que el empleador solicite la prueba de embarazo como requisito para acceder a una empleo u ocupación.

"Artículo 2°. *Actividades de alto riesgo para la salud del trabajador.* Se consideran actividades de alto riesgo para la salud de los trabajadores las siguientes:

1. Trabajos en minería que impliquen prestar el servicio en socavones o en subterráneos.

2. Trabajos que impliquen la exposición a altas temperaturas, por encima de los valores límites permisibles, determinados por las normas técnicas de salud de salud ocupacional.

3. Trabajos con exposición a radiaciones ionizantes.

4. Trabajos con exposición a sustancias comprobadamente cancerígenas.

5. En la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la entidad que haga sus veces, la actividad de los técnicos aeronáuticos con funciones de controladores de tránsito aéreo, con licencia expedida o reconocida por la Oficina de Registro de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de conformidad con las normas vigentes.

6. En los Cuerpos de Bomberos, la actividad relacionada con la función específica de actuar en operaciones de extinción de incendios.

7. En el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC), la actividad del personal dedicado a la custodia y vigilancia de los internos en los centros de reclusión carcelaria, durante el tiempo en el que ejecuten dicha labor. Así mismo, el personal que labore en las actividades antes señaladas en otros establecimientos carcelarios, con excepción de aquellos administrados por la fuerza pública.".

Sin embargo, encontramos con preocupación que a pesar de la advertencia y actos administrativos existentes desde 1994, no existe ningún tipo de respeto por parte de las empresas y no hay sanciones frente a la exigencia de la prueba de embarazo para empleos en condiciones normales.

DERECHO COMPARADO

Hemos revisado varias legislaciones para conocer si la regulación que se quiere hacer por medio de este proyecto de ley es de tipo legislativo o corresponde al Ministerio de Trabajo o la autoridad que haga sus veces, regular la materia. Finalmente encontramos que es materia de legislativo y resulta de la voluntad del mismo establecer condiciones en la lucha de todo tipo de discriminación contra la mujer.

Honduras

La Ley de Igualdad de Oportunidades para la Mujer de Honduras establece que no se debe hacer distinciones de género y prohíbe la solicitud de la prueba de embarazo como un requisito de empleo.

"*Artículo 46. El Estado no permitirá ninguna clase de discriminación basada en el género o en la edad que tenga el hombre o la mujer, con el fin de anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo o capacitación. Se prohíbe a los empleadores solicitar prueba de embarazo como requisito previo para optar a un empleo."* Capítulo IV, de la Igualdad de oportunidades en el trabajo y la seguridad Social.

El Salvador

El Código de Trabajo en su artículo 30 establece las prohibiciones al empleador de exigir a las mujeres que solicitan empleo, se sometan a exámenes previos para comprobar si se encuentran en estado de gravidez, así como exigirles la presentación de certificados médicos de dichos exámenes, de igual manera se prohíbe la posibilidad de exigir la prueba del VIH a cualquier persona, como requisitos para su contratación.

Uruguay

La Ley 18.868 del 20 de enero de 2012 establece una prohibición tácita sobre la exigencia de controles de embarazo a cualquier etapa de contratación de personal.

La sanción que establece la ley en contra de empresas que soliciten tal prueba de embarazo es de tipo administrativo con multas pecuniarias que son destinadas a financiar el Plan Nacional de Igualdad de Oportunidades y Trato en el Empleo.

México

Según la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) las mujeres no pueden ser sometidas a pruebas de embarazo para acceder a un empleo ya que es declarado como un acto discriminatorio.

Colombia

En 2009 el defensor del pueblo radicó un proyecto de ley en contra de todo tipo de discriminación que contenía un artículo en el tema.

En la ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 057 de 2009 sobre las licencias de maternidad, se incluyó un artículo al respecto que después fue eliminado.

DATOS NACIONALES

Según la Encuesta Nacional de Demografía y Salud-2011 entre el año 2005 y 2010 en promedio a las mujeres ente 20 y 49 años de edad, al 33% de las mujeres entrevistadas a nivel nacional, le han pedido la prueba de embarazo cuando solicitan trabajo; y al 2,3% le han exigido un certificado de esterilización para acceder a un trabajo.

El siguiente cuadro muestra el panorama:

Grupo Etáreo	Exigencia Prueba de Embarazo	Exigencia prueba de esterilización
15-19	7.8	0.7
20-24	26.9	1.7
25-29	34.1	2.1
30-34	36.2	2.2
35-39	36.3	2.8
40-44	33.2	2.9
45-49	31.3	2.1

Fuente: Encuesta Nacional de Salud y Demografía 2010, Profamilia, 2011.

Las tendencias se incrementan cuando hay un mayor nivel educativo entre las mujeres, a pesar de que no existe una razón evidente en la ENDS-2011, pareciera que entre más sea la asignación salarial y más alto cargo aspire, más requisitos y obstáculos se presentan durante el proceso de selección y elección de las aspirantes a un trabajo. Lo anterior se evidencia en la exigencia de la prueba de embarazo en la edad de 35 a 39 años.

Por lo menos en la solicitud de las pruebas de embarazo dicha tendencia "*pasa del 8% entre las mujeres sin educación superior al 45% entre aquellas que sí la tienen*", encontró el estudio.

A nivel regional, se encuentra que los lugares donde más se practica este requisito son: Bogotá con un 50.3%, Cundinamarca 40.1%, Valle con el 33%, Antioquia con el 31.1%, entre otros.

EXPLICACIÓN DEL ARTICULADO

El proyecto solo contiene un artículo nuevo a la ley referente en Colombia que regula las medidas principales a favor de las mujeres víctimas de la violencia y la discriminación.

El artículo prohíbe directamente la solicitud por parte de cualquier empresa o entidad del ámbito privado y público, de pruebas de embarazo, certificados o declaraciones al respecto por ser evidentemente actos discriminatorios.

Se aclara en uno de sus parágrafos la necesidad de solicitar dicha prueba para algunas ocupaciones de alto riesgo para la salud tanto de la gestante como del nonato.

Finalmente se establece una multa de mínimo 50 salarios mínimos mensuales legales vigentes por cada caso denunciado a las empresas que cometan este tipo de práctica discriminatoria, aunque el Ministerio de Trabajo establecerá los distintos montos de las multas según el patrimonio de cada empresa.

Adicionalmente la empresa involucrada deberá indemnizar a la víctima de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Trabajo, y se procederá a suspender la licencia de funcionamiento cuando se presenten tres (3) o más casos comprobados contra una misma empresa.

IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley no presenta impacto fiscal, ya que no se ordenan gastos, ni se establecen concesiones o beneficios tributarios.

De los honorables Congresistas,

GLORIA STELLA DÍAZ ORTÍZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA

CARLOS ALBERTO BAENA LOPEZ
Senador de la República
Movimiento Político MIRA

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 016 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y el honorable Senador *Carlos Alberto Baena.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

CONTENIDO

Gaceta número 517 - Jueves, 25 de julio de 2013

CÁMARA DE REPRESENTANTES Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 011 de 2013 Cámara, por la cual se establece en Colombia el sistema de puntos en la licencia de conducción, se fijan incentivos a la conducción responsable y se dictan otras disposiciones 1

Proyecto de ley número 012 de 2013, por la cual se modifican los requisitos para obtener la licencia de conducción en Colombia y se dictan otras disposiciones 10

Proyecto de ley número 013 de 2013 Cámara, por medio del cual se simplifica el inventario de bienes de menores de edad 15

Proyecto de ley número 014 de 2013 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados 17

Proyecto de ley número 015 de 2013 Cámara, por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones..... 22

Proyecto de ley número 016 de 2013 Cámara, por medio de la cual se adiciona un artículo en la Ley 1257 de 2008 para que se prohíba la práctica de la prueba de embarazo como requisito laboral y se dictan otras disposiciones..... 30

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2013