



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 1156

Bogotá, D. C., viernes, 29 de noviembre de 2019

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## PONENCIAS

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA, 27 DE 2019 SENADO

*por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.*

#### I. OBJETIVOS DEL PROYECTO.

La iniciativa que se pone en consideración busca complementar las normas de seguridad vial, con el fin de formar mejor a quienes conducen un vehículo para salvar vidas y evitar siniestros de tránsito.

Con este proyecto se busca obligar a los diferentes actores y usuarios de la vía para que desde temprana edad se acceda a una formación en hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, incluyendo la determinación de competencias, responsabilidades, obligaciones y plazos de cumplimiento, además de las sanciones para quienes incumplan el mandato legal.

#### II. JUSTIFICACIÓN.

En desarrollo de los mandatos constitucionales (particularmente los artículos 2º, 24 y 82 en relación con la vida y la movilidad de los colombianos), se han promulgado las siguientes leyes:

**Ley 769 de 2002**, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Normas que regulan la circulación de peatones, pasajeros, conductores, autoridades de tránsito, vehículos y demás actores en las vías.

**Ley 1503 de 2011**, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones. Pretende “definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover

*en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, despertar e incentivar en los nacionales colombianos el espíritu de responsabilidad frente a su manera de actuar y comportarse en la vía”.*

**Ley 1702 de 2014**, por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Se designa a esta entidad como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional cuya responsabilidad es coordinar e “implementar el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno”. La misión de la ANSV es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Con fundamento en lo anterior, en ejercicio de las atribuciones constitucionales, le corresponde al legislador señalar los derechos y deberes, las obligaciones y prohibiciones de los usuarios de las vías y por tanto, que es de su resorte introducirle modificaciones, adiciones y ajustes, para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos.

Como antecedentes, podemos observar que la Organización Mundial de la Salud ha identificado que la mayor causa de muerte en el mundo de personas entre los 15 a 29 años de edad son los **siniestros de tránsito**.

El Instituto Nacional de Medicina Legal tiene evidencia que demuestra que la mayor causa de muertes en Colombia, desde hace por los menos hace diez años, son las víctimas de los **siniestros de tránsito**, que en varias ocasiones han estado por encima del número de víctimas del conflicto armado. Adicional al dolor y los impactos emocionales que generan los **siniestros de tránsito**, estos incidentes

generan altos costos de atención de lesionados e incapacitados a nuestro Sistema de Salud.

Estudios realizados en varios países, incluyendo Colombia, sugieren que es posible reducir drásticamente las macabras estadísticas teniendo en consideración que la mayoría de los siniestros suceden porque los usuarios de las vías no contamos con la formación y capacitación necesarias desde temprana edad, que generen hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

El Congreso de la República, consciente de la gravedad del problema y con el ánimo de conjurar el sufrimiento innecesario que estos decesos causan a sus familiares, el 29 de diciembre de 2011, promulgó la Ley 1503 con la esperanza de sembrar la semilla de la responsabilidad social y generar compromiso personal como usuarios de la vía. Así mismo, se pretendió incluir en esta gigantesca cruzada a todos los actores que puedan generar hábitos tendientes a mejorar nuestra seguridad vial y determinó que los educadores en sus diferentes niveles, los empresarios, la sociedad civil y el gobierno nacional, todos unidos harían frente a este flagelo y desarrollarían el mandato legal allí proferido.

Para el año 2013, el entonces Gobierno nacional, en ejercicio de la facultad reglamentaria, promulgó el Decreto 2851, *por el cual se reglamentan los artículos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.*

Finalmente, para el año 2014, llenando el vacío de conocimiento acerca de cómo diseñar e implementar un “*Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)*” el Ministerio de Transporte desarrolló y promulgó la Resolución 1565, *por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial.*

**III. PROBLEMÁTICA:**

No obstante, lo anterior y ante la reiterada comunicación de miembros de varias asociaciones de víctimas, empresarios y educadores se ha evidenciado que el mandato legal impuesto en la Ley 1503 desde el año 2011 **no se aplica**, o que “*si se aplica*” solo se hace de manera parcial y con personal que no es competente para desarrollarlo e implementarlo y que por estas causas su alcance frente a la solución del gravísimo problema de mortalidad es precario o casi nulo por lo que esta célula legislativa se avocó a la tarea de revisar la raíz del problema y proponer responsablemente soluciones legislativas que sean cimiento verdadero en la disminución y hasta erradicación de estas trágicas estadísticas de mortalidad de nacionales en **siniestros de tránsito**.

Consideramos que lo primero a determinar era la veracidad o no de lo referido por los ciudadanos frente a la efectividad de la Ley 1503 de 2011 en el desarrollo de su objeto para de esa forma generar disminución en los índices que arrojan los siniestros. Segundo, en caso de ser cierto que el alcance de la norma es precario, analizar la causa raíz de su poca efectividad y ajustar la norma en lo pertinente para

obtener un resultado positivo en la disminución de las tragedias asociadas al uso de la vía.

Para poder medir realmente el impacto de la referida ley se debió obtener y revisar las estadísticas que reposan en manos de las entidades estatales que tienen injerencia en la materia desde el punto estadístico, de seguridad vial, reglamentario o de vigilancia y control entonces, con el ánimo de acceder a la información requerida, en ejercicio del Derecho de Petición y la Ley 5ª de 1992, se consultó a las siguientes entidades para acceder a la información oficial registrada.

ESTADÍSTICAS DE MUERTES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO – AÑOS 2002 – 2017		
AÑO	MUERTES	PROMEDIO
2002	6.063	5.669
2003	5.632	
2004	5.483	
2005	5.418	
2006	5.486	
2007	5.642	
2008	5.670	
2009	5.796	6.615
2010	5.704	
2011	5.792	
2012	6.152	
2013	6.219	
2014	6.402	
2015	6.884	
2016	7.280	
2017	6.754	
2018	7.408	

Fuente: Medicina Legal. 2018.

Entre las causas de los altos índices de morbimortalidad asociados a los siniestros de tránsito son, se pueden identificar las siguientes:

1. Escasa formación para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de usar la vía pública.
2. Los “*conductores antiguos*” no recibieron la capacitación necesaria de comportamiento en la vía debido a que en su proceso de capacitación en los Centros de Enseñanza Automovilística las materias relacionadas con seguridad vial no formaban parte del pènsum reglamentado por el Estado.
3. La capacitación que reciben los “*nuevos conductores*” no es la más adecuada en el componente de protección de la vida.
4. No se ha asignado a ninguna autoridad pública la definición de los programas de capacitación en las áreas relacionadas con la seguridad vial, por lo que no existe un modelo educativo aplicable.
5. La Ley 1503 de 2011 planteó soluciones a la situación pero a la fecha parece obsoleto este concepto toda vez que la población vulnerable ahora son los peatones, ciclistas y

motociclistas, que representan más del 55% de las víctimas de los siniestros de tránsito.

6. Los Planes de Estratégicos de Seguridad Vial son una norma que no ha sido implementada, comprendida y valorada en su totalidad.
7. Para la fecha de la promulgación de la Ley 1503, año 2011, no existía la Agencia Nacional de Seguridad Vial y esa es la causa por la cual la **aprobación** de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) está en cabeza de los Organismos de Tránsito quienes no tienen la capacidad logística-técnica para la atención de esta responsabilidad. Prueba de esto es que después de cinco años los Organismos no han censado a quienes deben cumplir esa obligación en su jurisdicción, quienes han presentado solicitud de aprobación ni quienes lo han implementado adecuadamente. No hay una sola sanción local por el incumplimiento legal, no se adelantan acciones concretas para su control lo que estimula y promueve la evasión de la obligación.
8. Otro problema que gira en torno a los Organismos de Tránsito es que el referido mandato legal les entregó, aparte de aprobación del PESV, la responsabilidad de vigilar la implementación de los mismos en su jurisdicción. Para las empresas de servicio público la norma definió a la Superintendencia de Puertos y Transporte para la inspección, vigilancia y control de esos planes específicamente donde evidenciamos que no es pertinente esta división de competencia porque diluye la aplicación del mandato legal toda vez que no todos los organismos cuentan con personal suficiente y, menos aún, competente para desarrollar esta actividad de alto requerimiento técnico.
9. No existen términos perentorios en las obligaciones impuestas a los obligados ni sanciones que incentiven el cumplimiento del mandato legal.

El presente proyecto plantea modificaciones aplicadas a varias normas legales vigentes con la intención de impulsar el desarrollo, implementación y control de la valiosa herramienta denominada Planes Estratégicos de Seguridad Vial, con el fin disminuir los índices de mortalidad de nuestro país.

El proyecto de ley que se somete a consideración de la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, enfrenta cada una de las causales que han impedido a la Ley 1503 adelantar su objetivo, así:

1. Se imponen plazos perentorios para que las instituciones educativas inicien la formación desde temprana edad, en la etapa escolar, para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de uso cotidiano de la vía.
2. Se determina claramente quién es la entidad competente para determinar los programas

de capacitación y el plazo en que debe promulgarlos para lograr una adecuada e intensiva capacitación a quienes actualmente cuentan con licencia de conducción vigente y que se desempeñan como conductores cotidianos. Se subsana el problema que aparecía en los procesos de capacitación de conductores que se adelantan en los Centros de Enseñanza Automovilística imponiendo como obligatoria las materias relacionadas con seguridad vial.

3. Se determinan plazos para la modificación de los pénsum académicos de formación de conductores que se imparten en los organismos de apoyo, incluyendo áreas que capaciten a los conductores en Seguridad Vial, control de incendios y soporte vital.
4. Se le entrega por mandato legal a la ANSV la obligación para definir los programas de capacitación en las áreas relacionadas con la seguridad vial, creando un modelo educativo con asignación de una fuente confiable de recursos.
5. El presente proyecto de ley afronta decididamente la problemática que gira en torno a la población más vulnerable y modifica varias leyes, inclusive la 1503 de 2011, promoviendo que sean sujetos de la formación en seguridad vial la mayor cantidad de ciudadanos usuarios de la vía.
6. Se crea un Capítulo de SANCIONES dirigido a todos los que tienen injerencia o son sujetos obligados a implementar los PESV. En la misma dirección aparece la determinación de plazos perentorios para que las autoridades den cumplimiento al mandato legal junto con la declaración de falta gravísima para el funcionario público que desatienda su obligación por lo que se considera que se ha acorralado de esta manera la posibilidad de evasión al mandato legal.
7. Se asigna a la ANSV la responsabilidad frente a la **aprobación** de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) en concordancia con la órbita y competencia de la autoridad, de conformidad con lo establecido en la Ley 1702 de 2014 que crea la Agencia y determina sus facultades.
8. Se entrega a la Superintendencia de Puertos y Transporte la **inspección, vigilancia y control** de todos los obligados a implementar los planes estratégicos de seguridad, así como determinarla como titular de los valores que se impongan como consecuencia de la infracción legal que cometan las entidades o empresas diferentes a instituciones educativas. Igualmente, se le entregaron obligaciones y facultades a las Secretarías de Educación para vigilar el cumplimiento del mandato legal en sus vigilados.

9. El proyecto define claramente quiénes son las entidades competentes para realizar las revisiones, capacitaciones y evaluaciones requeridas en los PESV determinando que

serán los organismos de apoyo al tránsito con habilitación del Ministerio de Transporte vigilados por la Superintendencia de Puertos y Transporte en todos sus procesos.

**IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p><i>por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito</i></p>	<p><i>por la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito</i></p>
<p><b>Artículo 5º.</b> <i>Adiciónese el Artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</i>                      “Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. “La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conductores y los programas que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores”.</p>	<p><b>Artículo 5º.</b> <i>Adiciónese el Artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</i>                      “Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. “La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conductores <del>y los programas que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores”.</del></p>
<p><b>Artículo 7º. Régimen de Transición.</b> Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p>	<p><b>Artículo 7º. Régimen de Transición.</b> Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.  <u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial pondrá en operación el registro de conductores de transporte individual, que tendrá como función validar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad social en favor de los conductores de este servicio, la expedición de la tarjeta de servicio, que además contará con las interfaces necesarias a las diferentes plataformas, para garantizar el cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias para la prestación del servicio, además verificará el estado de los vehículos respecto de los indicadores de calidad y comodidad que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los cuales harán parte de las variables de determinación de la tarifa.</u>  <u>Parágrafo 1º.</u> El registro se pondrá en operación, con el pago que realicen las empresas y plataformas que deberán interconectarse con el sistema y en ningún momento por los conductores, de acuerdo con las tarifas que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme al análisis de los costos que la Agencia determine a través del correspondiente estudio, que serán distribuidos entre la cantidad de registros realizados anualmente, en el primer año se hará una proyección utilizando la información contenida en el registro único nacional de tránsito y en los demás estudios que realice la agencia para determinar la cantidad de tarjetas de servicio que se expiden en la actualidad .</p>
<p><b>Artículo 8º. Competencia de los evaluadores y capacitadores.</b> Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.</p>	<p><b>Artículo 8º. Competencia de los evaluadores y capacitadores.</b> Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.</p>

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p><b>Parágrafo 1°.</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</p>	<p><b>Parágrafo 1°.</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</p>
<p><b>Parágrafo 2°.</b> Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p>	<p><b>Parágrafo 2°.</b> Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p>
<p><b>Parágrafo 3°.</b> El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia de la clínica o el certificado gozará de reservas legal y dolo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.</p>	<p><b>Parágrafo 3°.</b> El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán <i>mantener</i> los Centros de Reconocimiento de Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia de la clínica o el certificado gozará de reservas legal y dolo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.</p>
<p><b>Parágrafo 4°.</b> La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presenta ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.</p>	<p><b>Parágrafo 4°.</b> La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presenta ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.</p>
<p><b>Artículo 9°.</b> Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones, que emiten los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito son documentos públicos que se expiden de manera virtual y ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo a la autoridad de tránsito.</p>	<p><b>Artículo 9°.</b> Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones, <i>necesarias para la obtención de la licencia de conducción</i>, que emiten los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito son documentos públicos que se expiden de manera virtual ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo a la autoridad de tránsito.</p>
<p>Las que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT, o ante quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponga, especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán obtenerse surtiendo el procedimiento completo a través Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.</p>	<p><i>Las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones</i> que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT, o ante quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponga, especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán obtenerse surtiendo el procedimiento completo a través Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.</p>
<p>La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.</p>	<p>La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.</p>
<p>Los cursos de rehabilitación de conductores infractores a las normas de tránsito, que dictan los Organismos de Tránsito o los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito, para acceder al descuento de que trata el artículo el 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se cometiere la infracción.</p>	<p>Los <i>certificados de la revisión técnico mecánica que desarrollan los centros de diagnóstico automotor y los cursos sobre normas de tránsito</i> <del>de rehabilitación</del> de conductores infractores a las normas de tránsito, que dictan los Organismos de Tránsito o los <i>Centros Integrales de Atención</i> <del>Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito</del>, para acceder al descuento de que trata el artículo el 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde <i>se realice la revisión o el curso sobre normas de tránsito</i> <del>la cometiere la infracción</del>. <i>La validez de los certificados expedidos por los organismos que dictan cursos sobre normas de tránsito a los infractores estará condicionada al convenio de operación que deben suscribir con la casa cárcel más cercana al sitio donde se dictan tales cursos.</i></p>

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p><b>Artículo 12. Sanciones.</b> El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.</li> <li>2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.</li> <li>3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.</li> <li>4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.</li> <li>5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.</li> <li>6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.</li> <li>7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).</li> <li>8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.</li> </ol>	<p><b>Artículo 12. Sanciones.</b> El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.</li> <li>2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.</li> <li>3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.</li> <li>4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.</li> <li>5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.</li> <li>6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.</li> <li>7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV). <i>Cuando los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito sean objeto de un proceso administrativo sancionatorio por presuntos incumplimientos que no estén asociados directamente con la evaluación objeto de la certificación, la suspensión por primera vez será de un (1) mes, por segunda vez de tres (3) meses, por tercera vez de seis (6) meses y por cuarta vez de cancelación de la habilitación.</i> <i>En todo caso, cuando la Superintendencia de Transporte emita una sanción y esta quede en firme, el organismo de apoyo a la autoridad de tránsito deberá suspender en forma inmediata su actividad y el Ministerio de Transporte a través del RUNT y la Superintendencia de Transporte a través del SICOV, velarán por el efectivo cumplimiento de la sanción por parte del organismo de apoyo a la autoridad de tránsito.</i></li> <li>8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.</li> </ol>

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p>Parágrafo 1°. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</li> <li>2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.</li> </ol> <p>Parágrafo 2°. Los destinatarios de la presente Ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción;</li> <li>2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados;</li> <li>3. La persistencia en la conducta infractora;</li> <li>4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial;</li> <li>5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes;</li> <li>6. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;</li> <li>7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;</li> <li>8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.</li> </ol> <p>Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público que serán a favor de la Superintendencia de Transportes.</li> <li>2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, será a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción, en aras de fortalecer las campañas de prevención que se ejerzan desde esta Secretaría.</li> </ol>	<p>Parágrafo 1°. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</li> <li>2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.</li> <li><u>3. Será falta gravísima para el funcionario que ordene, autorice, o facilite de cualquier manera que se dicten cursos sobre normas de tránsito sin el lleno de requisitos aquí previstos o en el reglamento.</u></li> </ol> <p>Parágrafo 2°. Los destinatarios de la presente Ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción;</li> <li>2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados;</li> <li>3. La persistencia en la conducta infractora;</li> <li>4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial;</li> <li>5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes;</li> <li>6. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;</li> <li>7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;</li> <li>8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.</li> </ol> <p>Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público que serán a favor de la Superintendencia de Transportes.</li> <li>2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, será a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción, en aras de fortalecer las campañas de prevención que se ejerzan desde esta Secretaría.</li> </ol>
<p>Artículo 15. <i>Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones.</i> La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y rehabilitación de conductores establecidas en normas legales serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.</p> <p>La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los Sistemas de Control de la Superintendencia.</p>	<p>Artículo 15. <i>Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones.</i> La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones <u>y cursos sobre normas de tránsito</u> rehabilitación de conductores establecidas en normas legales serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.</p> <p>La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los Sistemas de Control de la Superintendencia.</p>

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p>La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.</p> <p>Parágrafo. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación, mantenimiento y de los sistemas.</p> <p>Hasta tanto sea autorizada la alianza público privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio; de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.</p>	<p>La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.</p> <p>Parágrafo <u>1</u>. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación, mantenimiento y de los sistemas, <u>cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que fijará anualmente la Superintendencia de Transporte, conforme al estudio de los costos de inversión, mantenimiento, mejoramiento, administración. Imprevistos y operación, distribuidos entre los tramites anuales esperados. En el primer año se hará una proyección utilizando la información histórica.</u></p> <p>Hasta tanto sea autorizada la alianza público-privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio; de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.</p> <p><u>En todo caso será el usuario o el infractor quienes pagaron el costo de dichas herramientas tecnológicas.</u></p> <p><u>Parágrafo 2°. Se reconocerán las iniciativas de autorregulación que promuevan las entidades gremiales con miras a fomentar la debida competencia y cumplimiento de la ley, por parte de los organismos de apoyo al tránsito y organismos de tránsito que ofrezcan los mismos servicios de aquellos.</u></p>
<p>Artículo 16°. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p><u>Artículo 16. Modifíquese el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</u></p> <p><u>Artículo 53. Centros de Diagnóstico Automotor. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centro de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en lo que sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.</u></p> <p><u>Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes serán consignados en un certificado cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito.</u></p> <p><u>El certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y el seguro obligatorio serán requisitos indispensables para la circulación del vehículo.</u></p> <p><u>Parágrafo. Quien no porte dichos documentos incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales este será considerado como documento público.</u></p>

**V. PROPOSICIÓN**

Con fundamento en las anteriores consideraciones, se solicita a los miembros de la honorable Comisión Sexta del Senado de la República aprobar en primer debate el **Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, 27 de 2019 Senado** por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito, con las modificaciones propuestas.

Firma el Honorable Senador,

Firma el Honorable Senador,



**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER  
DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO.  
284 DE 2018 CÁMARA, 27 DE 2019 SENADO**

*por cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011  
y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y  
tránsito.*

EL Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

**Disposiciones Generales**

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**Artículo 12.** Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad personal a peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustados en lo que se requiera. Estos Planes PESV, desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido: los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar.

A.- Contenidos Obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:

1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial. La ANSV determinará los programas, tiempos e indicadores mínimos que se deben aplicar.
2. Compromiso del personal que integra la entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente, asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos.
3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.

B.- Contenidos Variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:

1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito debidamente ejecutoriadas.
4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.

Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**Artículo 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.** Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:

1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables.
2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan a los peatones y ciclistas de su entidad.
3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores, ciclistas, peatones, patinadores o similares. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.
4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.

**Parágrafo 1°.** La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos

de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro. Para la adopción de los PESV la agencia adelantará mesas de trabajo con participación de los representantes de los usuarios viales.

**Parágrafo 2°.** Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.

**Parágrafo 3°** En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.

**Parágrafo 4°.** Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativo de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.

**Parágrafo 5°.** Los que presten el servicio transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.

**Parágrafo 6°.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada Esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido.

Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**Artículo 12B. Usuarios vulnerables.** Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen su objeto social con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o

distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

**Parágrafo Transitorio.** Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado, estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.

Artículo 4°. Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).** La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley.

**Parágrafo:** Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG - SST), o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 5°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir

las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conducción.

**Artículo 6°. Mecanismo informático.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia.

La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.

**Artículo 7°. Régimen de Transición.** Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial pondrá en operación el registro de conductores de transporte individual, que tendrá como función validar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad social en favor de los conductores de este servicio, la expedición de la tarjeta de servicio, que además contará con las interfaces necesarias a las diferentes plataformas, para garantizar el cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias para la prestación del servicio, además verificará el estado de los vehículos respecto de los indicadores de calidad y comodidad que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los cuales harán parte de las variables de determinación de la tarifa.

**Parágrafo 1°.** El registro se pondrá en operación, con el pago que realicen las empresas y plataformas que deberán interconectarse con el sistema y en ningún momento por los conductores, de acuerdo con las tarifas que fije la Agencia Nacional de

Seguridad Vial, conforme al análisis de los costos que la Agencia determine a través del correspondiente estudio, que serán distribuidos entre la cantidad de registros realizados anualmente, en el primer año se hará una proyección utilizando la información contenida en el registro único nacional de tránsito y en los demás estudios que realice la agencia para determinar la cantidad de tarjetas de servicio que se expiden en la actualidad.

**Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores.** Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de seguridad vial podrán determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.

**Parágrafo 2°.** Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán mantener los Centros de Reconocimiento de Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia de la clínica o el certificado, gozará de reserva legal y solo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.

**Parágrafo 4°.** La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.

**Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo.** Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones, *necesarias para la obtención de la licencia de conducción*, que emiten los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito, son documentos públicos que se expiden de manera virtual ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede

operativa del Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito.

Las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT, o ante quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponga, especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán obtenerse surtiendo el procedimiento completo a través Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.

La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.

Los certificados de la revisión técnico-mecánica que desarrollan los centros de diagnóstico automotor y los cursos sobre normas de tránsito de conductores infractores a las normas de tránsito, que dictan los Organismos de Tránsito o los Centros Integrales de Atención, para acceder al descuento de que trata el artículo el 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se realice la revisión o el curso sobre normas de tránsito. La validez de los certificados expedidos por los organismos que dictan cursos sobre normas de tránsito a los infractores estará condicionada al convenio de operación que deben suscribir con la casa cárcel más cercana al sitio donde se dictan tales cursos.

Artículo 10. *Las campañas educativas e informativas.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos, deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.

**Parágrafo transitorio.** La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.

**Parágrafo 1.** El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Artículo 11. *Vigilancia, inspección y control.* La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Las Alcaldías Distritales o Municipales vigilarán y controlarán la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las organizaciones o empresas obligadas en su jurisdicción. Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad, coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial, de tal forma que el cumplimiento del plan sea condición para la asegurabilidad o certificación de la persona natural o jurídica obligada a elaborar el esquema de plan estratégico de seguridad vial correspondiente. Así mismo, deberán remitir la información del incumplimiento a las Alcaldías Distritales y Municipales para que estas adelanten la investigación e impongan las sanciones a que haya lugar, de conformidad con la presente ley.

Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo dispuesto por la ley 1503 de 2011 para las entidades educativas formales que se encuentran obligadas por el mandato legal.

Artículo 12. *Sanciones.* El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:

1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.
2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.
3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.
4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario

después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.

5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.
6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.
7. Suspensión de la habilitación por un período de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).

Quando los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito sean objeto de un proceso administrativo sancionatorio por presuntos incumplimientos que no estén asociados directamente con la evaluación objeto de la certificación, la suspensión por primera vez será de un (1) mes, por segunda vez de tres (3) meses, por tercera vez de seis (6) meses y por cuarta vez de cancelación de la habilitación.

En todo caso, cuando la Superintendencia de Transporte emita una sanción y esta quede en firme, el organismo de apoyo a la autoridad de tránsito deberá suspender en forma inmediata su actividad y el Ministerio de Transporte a través del RUNT y la Superintendencia de Transporte a través del SICOV, velarán por el efectivo cumplimiento de la sanción por parte del organismo de apoyo a la autoridad de tránsito.

8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.

**Parágrafo 1°.** Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:

1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.

2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.
3. Será falta gravísima para el funcionario que ordene, autorice, o facilite de cualquier manera que se dicten cursos sobre normas de tránsito sin el lleno de requisitos aquí previstos o en el reglamento.

**Parágrafo 2°.** Los destinatarios de la presente ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículos.

**Parágrafo 3°.** Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción;
2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados;
4. La persistencia en la conducta infractora;
5. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial;
6. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes;
7. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;
8. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;
9. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.

**Parágrafo 4°.** El destino de las sanciones económicas será el siguiente:

1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público serán a favor de la Superintendencia de Transporte.
2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, serán a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción, en aras de fortalecer las campañas de prevención que se ejerzan desde esta secretaría.

Artículo 13. *Estímulos.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades, públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.

Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Agencia implementará estímulos adicionales, encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial. Los sujetos inmersos en los esquemas micro que den cumplimiento al presente mandato legal tendrán un estímulo especial.

Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.

La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos que trata el presente artículo.

Artículo 14. *Obligación de los PESV como requisito para contratar con el Estado.* Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial.

Artículo 15. *Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones.* La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y  cursos sobre normas de tránsito  establecidas en normas legales, serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.

La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los sistemas de vigilancia y control de la Superintendencia.

La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo  I . Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar

la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación y el mantenimiento de los sistemas,  cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que fijará anualmente la Superintendencia de Transporte, conforme al estudio de los costos de inversión, mantenimiento, mejoramiento, administración, imprevistos y operación, distribuidos entre los trámites anuales esperados. En el primer año se hará una proyección utilizando la información histórica.

Hasta tanto sea autorizada la alianza público-privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio; de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.

En todo caso, será el usuario o el infractor, quien pagará el costo de dichas herramientas tecnológicas.

Parágrafo 2. Se reconocerán las iniciativas de autorregulación que promuevan las entidades gremiales con miras a fomentar la debida competencia y cumplimiento de la ley, por parte de los organismos de apoyo al tránsito y organismos de tránsito que ofrezcan los mismos servicios de aquellos.

**Artículo 16. Modifíquese el artículo 53 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:**

**Artículo 53. Centros de diagnóstico automotor. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en los centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el ministerio de transporte y 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 certificado cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito.

El certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y el seguro obligatorio serán requisitos indispensables para la circulación del vehículo.

Parágrafo. Quien no porte dichos documentos incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales este será considerado como documento público.

Artículo 17. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 50 DE 2019 SENADO (179 DE 2018 – CÁMARA)

*por la cual se crea el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC) con el objetivo de concertar la política pública para sordos del país.*

### 1. Antecedentes

El proyecto de ley es de autoría del Senador Gabriel Jaime Velasco Ocampo y del Representante a la Cámara Christian Munir Garcés Aljure. La iniciativa fue radicada el día 26 de septiembre de 2018 en la Secretaría de la Cámara de Representantes e insertada en la *Gaceta del Congreso* 766 de 2018. La misma fue aprobada el 24 de abril de 2019 en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y el 6 junio de 2019 en la Honorable Plenaria de la misma Cámara; el texto definitivo aprobado en dicha sesión fue publicado en la gaceta 808 de 2019. El 30 de julio de 2019 el Proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, donde se designó como ponente a la honorable Senadora Ruby Chagüí Spath.

### 2. Objeto

El proyecto de ley en cuestión pretende crear el Consejo Nacional de Planeación Lingüística (LSC) con el objetivo de integrar y reconocer los derechos de la comunidad con discapacidad auditiva de Colombia, garantizando así la igualdad de condiciones de quienes presenten esta condición.

### 3. Justificación

Las personas que sufren limitación para oír, puede restringirlos socialmente, aislarlos y excluirlos de la plena participación en la vida social. Lo anterior es consecuencia de la falta de políticas y estrategias que ofrezcan verdaderas garantías a la población con discapacidad auditiva favoreciendo, el acceso a la justicia, a la educación a los servicios de salud, y al contacto en general con la administración pública, entre otros. En la actualidad los organismos internacionales de Derechos Humanos, reconocidos por nuestra normativa nacional, reconocen el derecho de las personas con discapacidad a una vida digna y con oportunidades sociales, económicas y personales.

“La discapacidad auditiva se define como la dificultad que presentan algunas personas para participar en actividades propias de la vida cotidiana, que surge como consecuencia de la interacción entre una dificultad específica para percibir a través de la audición los sonidos del ambiente y dependiendo del grado de pérdida auditiva, los sonidos del lenguaje oral, y las barreras presentes en el contexto en el que se desenvuelve la persona”<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Gobierno de Chile, Guía de apoyo técnico-pedagógico: necesidades educativas especiales en el nivel de educación parvularia.

La persona sorda, por su parte, es aquella “que tiene dificultades para oír. Puede ser que oiga un poquito o puede que no oiga ningún sonido. Las personas sordas tienen las mismas capacidades que los oyentes. Algunos sordos se comunican con lengua de señas y otros con lengua oral que en Colombia es el castellano o español”<sup>2</sup>. Así mismo, la sordera o disminución auditiva es la dificultad o imposibilidad de hacer uso del sentido del oído toda vez que existe una pérdida de la capacidad auditiva parcial (hipoacusia) o total (cofosis). Esto puede ocurrir como rasgo hereditario o debido a una enfermedad, trauma, exposición al ruido constante, o por un medicamento determinado que afecte el nervio auditivo. Esta condición tiene como consecuencia una dificultad para el desarrollo psicológico y social de la persona.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) (2017) más del 5 por ciento de la población mundial (360 millones de personas) padece pérdida de audición (328 millones de adultos y 32 millones de niños). Estos viven en su mayoría en países de bajos y medianos ingresos.

En Colombia, el Censo del Dane de 2018 determinó que el 7,2 por ciento de la población que respondió al censo dijo presentar alguna dificultad funcional para realizar sus actividades diarias, lo que se traduce en cerca de 3,5 millones de personas con alguna dificultad funcional. Esto indica que la cifra de discapacidad ha crecido en los últimos años, pues de acuerdo al censo del 2005, los colombianos con discapacidad constituían el 6,4 por ciento.

A pesar de que el Censo (2018) determina que hay cerca de 3,5 millones de personas con alguna dificultad funcional, el Ministerio de Salud y Protección Social, desde el año 2002 se implementó el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD)<sup>3</sup>, identificando y caracterizando 1.404.108 personas al corte de junio de 2018 en condición de discapacidad<sup>4</sup> (herramienta que permite recoger vía web información sobre dónde están y cuáles son las personas con algún tipo de discapacidad residentes en Colombia).

<sup>2</sup> Gobierno de Colombia, Instituto Nacional para Sordos.

<sup>3</sup> Tiene en cuenta como discapacidad: el movimiento del cuerpo y manos, el sistema nervioso, los ojos, el sistema cardiorrespiratorio y las defensas, los oídos, la voz y el habla.

Esta base de datos única también permite la actualización de los datos por ejemplo en casos de cambio de domicilio o variación del estado de salud”.

<sup>4</sup> Es importante recalcar que, de cada 100 colombianos, 3 están inscritos en el RLCPD. Además, durante los años 2002 a 2010 el RLCPD estuvo a cargo del Dane y el Ministerio de Educación y en ese lapso de tiempo 790 mil personas fueron identificadas.

Tiene en cuenta como discapacidad: el movimiento del cuerpo y manos, el sistema nervioso, los ojos, el sistema cardiorrespiratorio y las defensas, los oídos, la voz y el habla.

Es importante mencionar, que el 58 por ciento de las personas con discapacidad registradas en el RLCPD son mayores de 50 años de edad, mientras que el 12 por ciento son menores de edad. El 51 por ciento de personas en condición de discapacidad son hombres y dentro del registro la mayoría de personas son adultos mayores. Ahora bien, la población colombiana en condición de discapacidad es pobre vulnerable, así mismo, no cuentan con la infraestructura de servicios públicos adecuada para acceder a servicios tecnológicos que permitan cerrar brechas sociales.

De estas, según el RLCPD (2018) el 5,4 por ciento presentan alteración en los oídos. De este subgrupo 52 por ciento son hombres y el 48 por ciento son mujeres. Asimismo, en el país, la morbilidad de las enfermedades que guardan relación con el oído, los trastornos de la audición y la comunicación están vinculados con la posición socioeconómica desfavorable y el bajo nivel de educación. De acuerdo con la distribución porcentual de población sorda a nivel nacional según estrato, el 80 por ciento de estas personas se encuentran en los estratos 1 y 2.

Una persona en esta condición, que no haya tenido la posibilidad de aprender la primera lengua a través de una ayuda auditiva o de interiorizar en su infancia la lengua de señas, puede llegar a sentirse completamente excluida de la sociedad.

En relación con la educación específicamente, la situación es lamentable pues rara vez los niños en esta situación van a la escuela. De acuerdo con el RLCPD (2018) 244.943 personas con discapacidad se encuentran entre los 5 y 24 años de edad, de ellas el 56 por ciento (136.755) asistía a alguna institución de educativa al momento del registro, y el 41 por ciento (101.111) se encontraba descolarizado, de ellos el 65 por ciento (65.873) refirió que la razón por la cual no estudia es su discapacidad. Además, de acuerdo al Ministerio de Salud y Protección Social y el Consejo Nacional de la Discapacidad apenas 1.494 personas con discapacidad parcial o nula estaban matriculadas en la educación superior para el año 2017.

En cuanto al ámbito laboral, a las personas que presentan dificultad auditiva se les dificulta no solo obtener sino también, efectuar y conservar el empleo; así mismo, avanzar y progresar en el contexto profesional. En términos generales, es evidenciable, que el sector comercial y productivo tienda a evitar contratar personas en situación de discapacidad por la existencia del fuero laboral reforzado, figura jurídica para asegurar la permanencia en el cargo que desempeña. Igualmente, por las necesidades concretas que tenga el empleador para la realización de determinadas actividades laborales.

Por otra parte, según la definición clásica que presenta la Real Academia de la Lengua Española (RAE) el lenguaje es la “facultad del ser humano de expresarse y comunicarse con los demás a través

del sonido articulado o de otros sistemas de signos”. Por su parte, la lengua se conceptualiza como un “sistema lingüístico considerado en su estructura”.

Cabe preguntarse, ¿realmente las lenguas de señas son lenguas? Sí lo son y están reconocidas como tal, no solo por gobiernos de diferentes estados sino también por los lingüistas modernos. Es el caso de países como Ecuador y Uruguay, donde se mencionó en la Constitución de 1998 la “lengua de señas ecuatoriana” y se reconoció por medio de una ley la “lengua de señas uruguaya”. De acuerdo a esto y para efectos de tener claridad sobre los propósitos del proyecto de ley que se estudia, es menester resaltar que “no hay una lengua de señas universal, sino que, al igual que sucede en las lenguas orales, cada comunidad, país o región tiene su propia lengua de señas”<sup>5</sup>. En este mismo sentido, se considera que la misma es un proceso en construcción constante y permanente y que varía de acuerdo al tiempo y al territorio o la región colombiana en la cual se desarrolle.

Así, a través del tiempo, la lengua de señas ha adquirido la relevancia e importancia que debe tener. Actualmente, se estudia dicha lengua en los departamentos de lingüística de muchas universidades, entre estas, la Universidad de Gallaudet en los Estados Unidos de América; la Universidad de Manitoba en Canadá y la Universidad de Nijmegen en Holanda. Adicionalmente, existe ahora la lingüística del lenguaje de señas.

En concordancia con lo anterior, el proyecto de ley no busca establecer una lengua de señas universal, lo que se pretende es sistematizar y armonizar la lengua de señas colombiana. Igualmente, crear un órgano que tenga capacidad para diseñar y proponer políticas, programas y proyectos en relación con la lengua de señas colombiana. De igual forma, que sea capaz de gestionar diversas iniciativas en esta materia a nivel nacional. Lo anterior, teniendo en cuenta las identidades culturales, sociales y/o particulares de cada región e incluyendo a todos los actores involucrados, sobre todo a la población sorda, quien realmente se verá beneficiada con el proyecto legislativo.

Con su implementación no solo se estará apostando por la unificación de la lengua de señas en Colombia, sino simplificando su aprendizaje para beneficio de la población sorda, los intérpretes y los oyentes familiares de personas con esta discapacidad.

#### 4. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Se propone la siguiente modificación al texto original presentado:

<sup>5</sup> Filiberto Ugarte Rodríguez, Revista Lengua y Sociedad Volumen 7 N° 2, 2004. Instituto de lingüística aplicada.

TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE DE CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO
<p><b>Título.</b> <i>por la cual se crea el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC) con el objetivo de concertar la política pública para sordos del país.</i></p>	<p><b>Título.</b> <i>por la cual se crea el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC) con el objetivo de concertar la política pública para sordos del país.</i></p>
<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley busca crear el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC que tendrá como función integrar y reconocer a la comunidad sorda nacional los derechos lingüísticos que le corresponden. Lo anterior, garantizando igualdad de condiciones para todas las comunidades sordas colombianas con el propósito de facilitar la interacción de la población sorda entre sí, con oyentes e intérpretes en todo el territorio nacional.</p>	<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley busca crear el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC), que tendrá como función integrar y reconocer a la comunidad sorda nacional los derechos lingüísticos que le corresponden. Lo anterior, garantizando la <u>igualdad equiparación</u> de condiciones para la comunidad sorda colombiana con el propósito de facilitar la interacción comunicativa de la población sorda entre sí, <del>con oyentes e intérpretes en todo el territorio nacional</del> y <u>con la población en general.</u></p>
<p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para efectos de la presente Ley se entiende:</p>	<p><b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de la presente Ley se entiende <u>por:</u></p>
<p>a) “Lengua”. Es un sistema lingüístico de códigos estructurados para satisfacer necesidades comunicativas.</p>	<p>a) Lengua. Es un sistema lingüístico de códigos estructurados para satisfacer necesidades comunicativas.</p>
<p>b) “Lenguaje”. Facultad que poseen los seres humanos para comunicarse.</p>	<p>b) Lenguaje. Facultad que poseen los seres humanos para comunicarse.</p>
<p>c) “Lengua de Señas”. Es la lengua natural de la población sorda, la cual forma parte de su patrimonio cultural y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. La lengua de señas se caracteriza por ser visual, gestual y espacial. Como cualquier otra lengua tiene su propio vocabulario, expresiones idiomáticas y gramáticas diferentes a las del español. Los elementos de esta lengua –las señas individuales–, son la configuración, la posición y la orientación de las manos en relación con el cuerpo y con el individuo, la lengua también utiliza el espacio, dirección y velocidad de movimientos, así como la expresión facial para ayudar a transmitir el significado del mensaje. Esta es una lengua visogestual. Como cualquier otra lengua, puede ser utilizada por oyentes como una lengua adicional.</p>	<p>c) Lengua de Señas <u>Colombiana (LSC)</u>. Es la lengua natural de la población sorda <u>del país</u>, la cual forma parte <del>de su</del> <u>del patrimonio lingüístico y cultural de la nación y</u>. Es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. La lengua de señas se caracteriza por ser <u>visual, gestual</u> <del>visual, gestual</del> <u>viso-gestual</u> y espacial. Como cualquier otra lengua tiene su propio vocabulario, expresiones idiomáticas y gramáticas diferentes a las del español. <del>Los elementos de esta lengua –las señas individuales–, son la configuración, la posición y la orientación de las manos en relación con el cuerpo y con el individuo, la lengua también utiliza el espacio, dirección y velocidad de movimientos, así como la expresión facial para ayudar a transmitir el significado del mensaje. Esta es una lengua visogestual. Como cualquier otra lengua, puede ser utilizada por oyentes como una lengua adicional.</del> <u>Pero cumple las mismas funciones para satisfacer las necesidades y propósitos comunicativos de sus usuarios en diferentes contextos.</u></p>
<p>d) “Sordo”. Es toda aquella persona que no posee la audición suficiente y que en algunos casos no puede sostener una comunicación y socialización fluida en lengua oral alguna, independientemente de cualquier evaluación audiométrica que se le pueda practicar.</p>	<p><u>Los elementos fonológicos de la lengua son: la configuración manual, la ubicación, la orientación y el movimiento de las manos y los rasgos no manuales como el movimiento de la cabeza, el cuerpo y las expresiones faciales. Como cualquier otra lengua, puede ser aprendida y utilizada por oyentes como una lengua adicional.</u></p> <p>d) “Sordo”. <u>Persona Sorda.</u> Es toda aquella persona que no posee la audición suficiente, <del>y que en algunos casos no puede sostener una comunicación y socialización fluida en lengua oral alguna, independientemente de cualquier evaluación audiométrica que se le pueda practicar.</del> <u>Cuya forma prioritaria de comunicación es a través de la LSC, y hace parte de la comunidad sorda que comparte valores e intereses.</u></p>
<p>e) “Planeación Lingüística”. Entendida como el conjunto de acciones deliberadas de individuos, entidades de la sociedad civil, instituciones estatales y academia tendientes a mantener o elevar el estatus de una lengua, las formas o las maneras de adquisición y adopción; es también enseñanza y divulgación de la lengua; procesos de investigación de la lengua y sus variedades promoviendo la modernización y estandarización. Así como, promover transformaciones de actitud hacia la lengua, la persona sorda, su comunidad y cultura.</p>	<p><u>Es el grupo social de personas que se identifican a través de la vivencia de la sordera y el mantenimiento de ciertos valores e intereses comunes, produciéndose, entre ellos, un permanente proceso de intercambio mutuo y de solidaridad. Forman parte del patrimonio pluricultural de la Nación y, en tal sentido, son titulares de derechos que le son aplicables.</u></p>
	<p>f) Planeación Lingüística. Entendida como el conjunto de acciones deliberadas de individuos, entidades de la sociedad civil, instituciones estatales y academia tendientes a mantener o elevar el estatus de una lengua, las formas o las maneras de adquisición <del>y adopción</del>; <u>Es también Incluye además la enseñanza y divulgación de la lengua; procesos de investigación de la lengua y sus variedades promoviendo la modernización</u></p>

TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE DE CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO
	y estandarización para el fortalecimiento del corpus; y <del>promueve</del> así como, promover transformaciones de actitud hacia la lengua, la persona sorda, su comunidad y cultura.
<p><b>Artículo 3°. Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.</b> Créese el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC, que tendrá como objetivo el diseño de una política pública que asesore la definición, adopción y estructuración de una lengua de señas estandarizada y moderna, y su divulgación, a partir de la cooperación entre la academia, el sector público, privado y la sociedad civil del país. El Consejo estará compuesto por:</p>	<p><b>Artículo 3°. Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.</b> Créese el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC, <u>como órgano asesor, adscrito al Ministerio de Cultura,</u> que tendrá como objetivo <u>apoyar en</u> el diseño de una política pública que <u>asesore</u> la definición adopción y estructuración de una lengua de señas estandarizada y moderna y su divulgación <u>lingüística que promueva el corpus, el estatus, la actitud y la adquisición, enseñanza y divulgación de la LSC,</u> a partir de la cooperación entre la academia, el sector público, privado y la sociedad civil del país. El Consejo estará compuesto por:</p>
<p>a) Un representante del Ministerio de Cultura. b) Un representante del Ministerio de Educación.</p>	<p>a) Un (1) representante del Ministerio de Cultura. b) <del>Un</del> <u>Dos (2)</u> representantes del Ministerio de Educación Nacional.</p>
<p>c) Un representante del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.</p>	<p>c) Un (1) representante del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. <u>Un (1) representante del Ministerio del Interior.</u> <u>Un (1) representante del Ministerio de la Ciencia, la Tecnología e Innovación.</u></p>
<p>d) El Director del Instituto Nacional para Sordos (INSOR) o un representante. e) El Director del Instituto Caro &amp; Cuervo o un delegado. f) El Director de la Federación Nacional de Intérpretes de Colombia o un representante.</p>	<p>d) El Director del Instituto Nacional para Sordos (INSOR) o un representante. e) El Director del Instituto Caro &amp; Cuervo o su delegado. f) <del>El Director de la Federación Nacional de Intérpretes de Colombia o un representante.</del> <u>Dos (2)) representantes de las asociaciones, federaciones y en general las entidades sin ánimo de lucro de intérpretes de la Lengua de Señas Colombiana.</u></p>
<p>g) Dos (2) representantes de las organizaciones de personas con discapacidad auditiva, que se comunique y sea usuario del lenguaje de señas colombiano.</p>	<p>g) <del>Dos (2) representantes de las organizaciones de personas con discapacidad auditiva, que se comunique y sea usuario del lenguaje de señas colombiano.</del> <u>Dos (2) representantes de las asociaciones, Federaciones y en general las entidades sin ánimo de lucro de sordos en Colombia.</u></p>
<p>h) Dos (2) representantes de estudiantes sordos de instituciones de educación superior que estén activos y que se comuniquen por medio de la LSC. i) Dos (2) representantes de Instituciones de Educación Superior donde se investigue sobre la LSC actualmente.</p>	<p>h) <del>Dos (2) representantes de estudiantes sordos de instituciones de educación superior que estén activos y que se comuniquen por medio de la LSC.</del> i) <del>Dos (2) representantes de Instituciones de Educación Superior donde se investigue sobre la LSC actualmente.</del> <u>Dos (2) representantes de instituciones de educación superior donde se realicen investigaciones sobre la LSC o cuenten con programas de formación en LSC.</u></p>
<p>j) Un (1) representante de las instituciones de educación superior colombianas donde se enseñe LSC como complemento al proceso de formación, mínimo en el nivel de técnica o tecnología. k) Un (1) representante de los egresados sordos de instituciones de educación superior, que se comunique y sea usuario del lenguaje de señas. l) Un representante del Ministerio de Trabajo.</p>	<p>j) <del>Un (1) representante de las instituciones de educación superior colombianas donde se enseñe LSC como complemento al proceso de formación, mínimo en el nivel de técnica o tecnología.</del> k) <del>Un (1) representante de los egresados sordos de instituciones de educación superior, que se comunique y sea usuario del lenguaje de señas.</del> l) <del>Un representante del Ministerio de Trabajo.</del></p>
<p>m) Un (1) representante de los grupos étnico que manejen lenguaje de señas de acuerdo a su diversidad lingüística y cultural.</p>	<p>m) <del>Un (1) representante de los grupos étnico que manejen lenguaje de señas de acuerdo a su diversidad lingüística y cultural.</del></p>
<p><b>Parágrafo 1°.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística podrá invitar a las instituciones o personas que considere pertinentes para el cumplimiento de sus funciones. Los invitados participarán con voz, pero sin voto.</p>	<p><b>Parágrafo 1.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística podrá invitar a las instituciones o personas que considere pertinentes para el cumplimiento de sus funciones. Los invitados participarán con voz, pero sin voto.</p>
<p><b>Parágrafo 2°.</b> El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y el Instituto Nacional para Sordos (INSOR), establecerá los requisitos y procedimientos para la selección de los consejeros de las organizaciones de personas sordas, estudiantes sordos, egresados sordos e instituciones de educación superior.</p>	<p><b>Parágrafo 2.</b> <del>El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y el Instituto Nacional para Sordos (INSOR), establecerá los requisitos y procedimientos para la selección de los consejeros de las organizaciones de personas sordas, estudiantes sordos, egresados sordos e instituciones de educación superior.</del> <u>El Gobierno nacional reglamentará la elección de los representantes señalados en los literales f), g) y h) del presente artículo.</u></p>

TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE DE CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO
<p>Al menos la mitad más uno de los consejeros del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC debe tener la condición de sordo o poseer discapacidad auditiva.</p> <p>Al menos la mitad más uno de los consejeros del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC debe ser de una región diferente a la de Bogotá D.C.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> El Instituto Nacional de Sordos (INSOR) ejercerá funciones de secretaría y coordinación del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC.</p> <p><b>Artículo 4°. Funciones del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.</b> El Consejo tendrá las siguientes funciones:</p> <p>a) Establecer el reglamento interno de funcionamiento del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC.</p> <p>b) Formular y concertar una política de protección, fortalecimiento y promoción de la LSC.</p> <p>c) Gestionar a nivel nacional recursos científicos, técnicos o financieros para promover programas y proyectos en favor de la LSC.</p> <p>d) Recopilar, documentar y divulgar los neologismos y las variaciones que naturalmente se producen en la dinámica de utilización de la LSC.</p> <p>e) Crear, recolectar y divulgar el vocabulario cotidiano y los términos especializados que contribuyan a eliminar las barreras comunicativas presentadas por el desconocimiento de variaciones lingüísticas geográficas, sociales, situacionales y diacrónicas en el uso de LSC para diferentes funciones y contextos.</p> <p>f) Armonizar los lineamientos básicos de LSC para el proceso de construcción y desarrollo de la misma.</p> <p>g) Proponer, analizar y concertar políticas que promuevan la inserción laboral de las personas sordas en el país.</p> <p><b>Artículo 5°. Reuniones del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas sesionará las veces que el Ministerio de Cultura considere necesario para lograr consensos con la comunidad sorda del país. Esto, con el objetivo de armonizar y modernizar la lengua de señas a nivel nacional.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas, en un término de tres (3) años, a partir de su conformación, establecerá una lengua de señas sistematizada producto de debates y votaciones.</p>	<p>Al menos la mitad más uno de los consejeros del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC debe tener la condición de sordo o poseer discapacidad auditiva.</p> <p>Al menos la mitad más uno de los consejeros del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC debe ser de una región diferente a la de Bogotá D.C.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> El Instituto Nacional para Sordos (INSOR) <u>como entidad adscrita al Ministerio de Educación Nacional</u> ejercerá funciones de secretaría y coordinación <u>secretaría técnica</u> del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC.</p> <p><b>Artículo 4°. Funciones del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.</b> El Consejo tendrá las siguientes funciones:</p> <p>a) Establecer el reglamento interno de funcionamiento del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC.</p> <p>b) Formular y concertar una <u>Proponer</u> la política de protección, fortalecimiento y promoción de la LSC.</p> <p>e) <u>Gestionar a nivel nacional recursos científicos, técnicos o financieros para promover programas y proyectos en favor de la LSC.</u></p> <p>d) <u>Recopilar, documentar y divulgar los neologismos y las variaciones que naturalmente se producen en la dinámica de utilización de la LSC.</u></p> <p>e) <u>Crear, recolectar y divulgar el vocabulario cotidiano y los términos especializados que contribuyan a eliminar las barreras comunicativas presentadas por el desconocimiento de variaciones lingüísticas geográficas, sociales, situacionales y diacrónicas en el uso de LSC para diferentes funciones y contextos.</u></p> <p>f) <u>Armonizar los lineamientos básicos de LSC para el proceso de construcción y desarrollo de la misma.</u></p> <p>g) <u>Proponer, analizar y concertar políticas que promuevan la inserción laboral de las personas sordas en el país.</u></p> <p><b>Literal nuevo.</b> <u>Asesorar la implementación de estrategias intersectoriales para la creación, recopilación, la documentación y/o la divulgación de los neologismos y las variaciones lingüísticas, que contribuyan a eliminar las barreras comunicativas presentadas por el desconocimiento de variaciones lingüísticas geográficas, sociales, situacionales y diacrónicas en el uso de la LSC para diferentes funciones y contextos.</u></p> <p><b>Literal nuevo.</b> <u>Promover la realización de planes, programas y proyectos de planeación lingüística dirigidos a desarrollar acciones tendientes a elevar el estatus de la lengua de señas colombiana, para su uso en diferentes funciones y contextos, que posibilite el acceso y la participación de la población sorda y el goce efectivo de sus derechos.</u></p> <p><b>Literal nuevo.</b> <u>Promover la investigación en lingüística y sociolingüística de la lengua de señas colombiana y su divulgación.</u></p> <p><b>Artículo 5. Reuniones del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la <u>LSC Lengua de Señas</u> sesionará las veces que el Ministerio de Cultura considere necesario para lograr consensos con la comunidad sorda del país. <u>Esto, con el objetivo de armonizar y modernizar la lengua de señas a nivel nacional sesionará como mínimo dos (2) veces al año, y adicionalmente, las veces que el Ministerio de Cultura lo considere necesario para el correcto cumplimiento de sus funciones.</u></p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana, en un término de tres (3) años, <u>a partir de su conformación, establecerá una lengua de señas sistematizada producto de debates y votaciones realizará el diseño de las orientaciones y lineamientos para la recopilación, sistematización y divulgación de la LSC, con el propósito de promover el corpus, el estatus, la actitud y la adquisición, enseñanza y divulgación de la LSC.</u></p>

TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE DE CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO
<p><b>Parágrafo 2°.</b> Si cumplidos tres (3) años, a partir de su conformación, el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas no ha establecido una lengua armonizada y sistematizada, el Ministerio de Educación a través del Instituto Nacional para Sordos (INSOR) tendrá un (1) año para establecerla.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas, una vez aprobada la lengua armonizada y sistematizada, se reunirá por lo menos una (1) vez al año para actualizar y/o dirimir problemas que se presenten con el uso y desarrollo propio de la LSC.</p> <p><b>Artículo 6°. Enseñanza y aprendizaje.</b> El Gobierno nacional mediante el Ministerio de Educación Nacional en conjunto con el INSOR, promoverá la enseñanza y aprendizaje de la lengua de señas en la población sorda de todo el país.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> El Gobierno nacional a través del Ministerio de Educación, creará un programa de capacitación y aprendizaje de lengua de señas colombiano para maestros de instituciones educativas, con el fin de que se pueda brindar atención educativa a los niños, niñas y adolescentes con discapacidad auditiva.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> El Gobierno nacional mediante el Ministerio de Educación, establecerá los mecanismos y procedimientos administrativos para formalizar la enseñanza y aprendizaje de la lengua de señas colombiana en Instituciones de Educación Superior, de forma que estas puedan acreditar mediante certificado o diploma el conocimiento de la lengua de señas colombiana como una segunda lengua. Las personas sordas, como usuarios de la lengua de señas colombiana deberán estar exentas de certificar el conocimiento de su propia lengua.</p> <p><b>Artículo 10. Cátedra.</b> En todos los establecimientos de educación superior que ofrezcan programas de formación en lenguas, lingüística, licenciaturas o afines, las instituciones educativas deberán ofrecer al menos una electiva sobre la LSC.</p>	<p><b>Parágrafo 2°.</b> Si cumplidos tres (3) años, a partir de su conformación, el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas no ha establecido una lengua armonizada y sistematizada, el Ministerio de Educación a través del Instituto Nacional para Sordos (INSOR) tendrá un (1) año para establecerla.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas, una vez aprobadas <del>la lengua armonizada y sistematizada,</del> <u>e implementadas las orientaciones o lineamientos para la recopilación, sistematización y divulgación de la LSC,</u> se reunirá por lo menos una (1) vez al año para actualizar y/o dirimir problemas que se presenten <del>con el uso y desarrollo propio de la LSC</del> <u>en la modernización y estandarización de la LSC.</u></p> <p><b>Artículo 6°. Enseñanza y aprendizaje: Adquisición, enseñanza, apropiación y divulgación.</b> El Gobierno nacional mediante el Ministerio de Educación Nacional en conjunto con el INSOR, promoverá la enseñanza y aprendizaje de la lengua de señas en la población sorda de todo el país. <u>El Gobierno nacional promoverá la adquisición y enseñanza de la LSC de la población sorda de todo el país. Así mismo, promoverá la apropiación y divulgación de los aspectos referidos a la persona sorda, su comunidad y cultura, entre los servidores públicos y la comunidad en general, propiciando el reconocimiento de la diversidad, la equiparación de oportunidades y la inclusión de la población sorda en todos los contextos de la vida nacional.</u></p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> El Gobierno nacional a través del Ministerio de Educación, creará un programa de capacitación y aprendizaje de lengua de señas colombiano para maestros de instituciones educativas, con el fin de que se pueda brindar atención educativa a los niños, niñas y adolescentes con discapacidad auditiva.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> El Gobierno nacional mediante el Ministerio de Educación, establecerá los mecanismos y procedimientos administrativos para formalizar la enseñanza y aprendizaje de la lengua de señas colombiana en Instituciones de Educación Superior, de forma que estas puedan acreditar mediante certificado o diploma el conocimiento de la lengua de señas colombiana como una segunda lengua. Las personas sordas, como usuarios de la lengua de señas colombiana deberán estar exentas de certificar el conocimiento de su propia lengua.</p> <p><b>Artículo 10. Cátedra.</b> En todos los establecimientos de educación superior que ofrezcan programas de formación en lenguas, lingüística, licenciaturas o afines, las instituciones educativas deberán ofrecer al menos una electiva sobre la LSC.</p> <p><b>Artículo Nuevo. Reglamentación.</b> El Gobierno nacional reglamentará e implementará lo estipulado en la presente ley dentro del año siguiente a su entrada en vigencia.</p>

**5. Proposición**

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, presentamos ponencia favorable al **Proyecto de ley 179 de 2018 Cámara, 50 de 2019 Senado, por la cual se crea el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC) con el objetivo de concertar la política pública para sordos del país** y proponemos a la Comisión VI del Honorable Senado de la República darle debate al proyecto de ley con el pliego de modificaciones.

De los honorables Congressistas,



**RUBY HELENA CHAGÜI SPATH**  
 Senadora de la República  
 Partido Centro Democrático

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER  
DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO  
DE LEY NÚMERO 50 DE 2019, SENADO  
(179 DE 2018 – CÁMARA)**

*Por la cual se crea el Consejo Nacional de  
Planeación Lingüística de la Lengua de Señas  
Colombiana (LSC).*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley busca crear el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC), que tendrá como función integrar y reconocer a la comunidad sorda nacional los derechos lingüísticos que le corresponden. Lo anterior, garantizando la equiparación de condiciones para la comunidad sorda colombiana con el propósito de facilitar la interacción comunicativa de la población sorda entre sí y con la población en general.

**Artículo 2. Definiciones.** Para efectos de la presente ley se entiende por:

- a) Lengua. Es un sistema lingüístico de códigos estructurados para satisfacer necesidades comunicativas.
  - b) Lenguaje. Facultad que poseen los seres humanos para comunicarse.
  - c) Lengua de Señas Colombiana (LSC). Es la lengua natural de la población sorda del país, la cual forma parte del patrimonio lingüístico y cultural de la nación. Es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral. La lengua de señas se caracteriza por ser visogestual y espacial. Como cualquier otra lengua tiene su propio vocabulario, expresiones idiomáticas y gramáticas diferentes a las del español, pero cumple las mismas funciones para satisfacer las necesidades y propósitos comunicativos de sus usuarios en diferentes contextos.
- Los elementos fonológicos de la lengua son: la configuración manual, la ubicación, la orientación y el movimiento de las manos y los rasgos no manuales como el movimiento de la cabeza, el cuerpo y las expresiones faciales. Como cualquier otra lengua, puede ser aprendida y utilizada por oyentes como una lengua adicional.
- d) Persona Sorda. Es toda aquella persona que no posee la audición suficiente, cuya forma prioritaria de comunicación es a través de la LSC, y hace parte de la comunidad sorda que comparte valores e intereses.
  - e) Comunidad Sorda. Es el grupo social de personas que se identifican a través de la vivencia de la sordera y el mantenimiento de ciertos valores e intereses comunes, produciéndose, entre ellos, un permanente proceso de intercambio mutuo y de solidaridad. Forman parte del patrimonio pluricultural de la Nación y, en tal sentido, son titulares de derechos que le son aplicables.
  - f) Planeación Lingüística. Entendida como el conjunto de acciones deliberadas de

individuos, entidades de la sociedad civil, instituciones estatales y academia tendientes a mantener o elevar el estatus de una lengua, las formas o las maneras de adquisición. Incluye además la enseñanza y divulgación de la lengua; procesos de investigación de la lengua y sus variedades promoviendo la modernización y estandarización para el fortalecimiento del corpus; y promueve transformaciones de actitud hacia la lengua, la persona sorda, su comunidad y cultura.

**Artículo 3. Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.** Créese el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC, como órgano asesor, adscrito al Ministerio de Cultura, que tendrá como objetivo apoyar en el diseño de una política lingüística que promueva el corpus, el estatus, la actitud y la adquisición, enseñanza y divulgación de la LSC, a partir de la cooperación entre la academia, el sector público, privado y la sociedad civil del país. El Consejo estará compuesto por:

- a) Un (1) representante del Ministerio de Cultura.
- b) Dos (2) representantes del Ministerio de Educación Nacional.
- c) Un (1) representante del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
- d) Un (1) representante del Ministerio del Interior.
- e) Un (1) representante del Ministerio de la Ciencia, la Tecnología e Innovación.
- f) El Director del Instituto Nacional para Sordos (INSOR) o un representante.
- g) El Director del Instituto Caro & Cuervo o su delegado.
- h) Dos (2) representantes de las asociaciones, federaciones y en general las entidades sin ánimo de lucro de intérpretes de la Lengua de Señas Colombiana.
- i) (2) representantes de las asociaciones, Federaciones y en general las entidades sin ánimo de lucro de sordos en Colombia.
- j) Dos (2) representantes de instituciones de educación superior donde se realicen investigaciones sobre la LSC o cuenten con programas de formación en LSC.

**Parágrafo 1º.** El Consejo Nacional de Planeación Lingüística podrá invitar a las instituciones o personas que considere pertinentes para el cumplimiento de sus funciones. Los invitados participarán con voz, pero sin voto.

**Parágrafo 2º.** El Gobierno nacional reglamentará la elección de los representantes señalados en los literales f), g) y h) del presente artículo.

**Parágrafo 3º.** El Instituto Nacional para Sordos (INSOR) como entidad adscrita al Ministerio de Educación Nacional ejercerá funciones de secretaria técnica del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC.

**Artículo 4°. Funciones del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.** El Consejo tendrá las siguientes funciones:

- a) Establecer el reglamento interno de funcionamiento del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC.
- b) Proponer la política de protección, fortalecimiento y promoción de la LSC.
- c) Asesorar la implementación de estrategias intersectoriales para la creación, recopilación, la documentación y/o la divulgación de los neologismos y las variaciones lingüísticas, que contribuyan a eliminar las barreras comunicativas presentadas por el desconocimiento de variaciones lingüísticas geográficas, sociales, situacionales y diacrónicas en el uso de la LSC para diferentes funciones y contextos.
- d) Promover la realización de planes, programas y proyectos de planeación lingüística dirigidos a desarrollar acciones tendientes a elevar el estatus de la lengua de señas colombiana, para su uso en diferentes funciones y contextos, que posibilite el acceso y la participación de la población sorda y el goce efectivo de sus derechos.
- e) Promover la investigación en lingüística y sociolingüística de la lengua de señas colombiana y su divulgación.

**Artículo 5°. Reuniones del Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana.** El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC sesionará como mínimo dos (2) veces al año, y adicionalmente, las veces que el Ministerio de Cultura lo considere necesario para el correcto cumplimiento de sus funciones.

**Parágrafo 1°. El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana, en un término de tres (3) años, realizará el diseño de las orientaciones y lineamientos para la recopilación, sistematización y divulgación de la LSC, con el propósito de promover el corpus, el estatus, la actitud y la adquisición, enseñanza y divulgación de la LSC.**

**Parágrafo 2°. El Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas, una vez aprobadas e implementadas las orientaciones o lineamientos para la recopilación, sistematización y divulgación de la LSC, se reunirá por lo menos una (1) vez al año para actualizar y/o dirimir problemas que se presenten en la modernización y estandarización de la LSC.**

**Artículo 6°. Adquisición, enseñanza, apropiación y divulgación.** El Gobierno nacional promoverá la adquisición y enseñanza de la LSC de la población sorda de todo el país. Así mismo, promoverá la apropiación y divulgación de los aspectos referidos a la persona sorda, su comunidad y cultura, entre los servidores públicos y la comunidad en general, propiciando el reconocimiento de la diversidad, la equiparación de oportunidades y

la inclusión de la población sorda en todos los contextos de la vida nacional.

**Artículo 7°. Accesibilidad.** El Gobierno nacional diseñará una estrategia para promover el acceso a la información y la atención en LSC, en todas las entidades públicas del país.

**Artículo 8°. Recursos.** El Gobierno nacional destinará los recursos necesarios para que el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la LSC pueda sesionar con los miembros mencionados en el Artículo 3° de la presente Ley.

**Artículo 9°. Día Nacional de la Lengua de Señas Colombiana.** Declárase el 23 de septiembre de cada año como el Día Nacional de la Lengua de Señas Colombiana. Anualmente en esta fecha se realizará y promoverá el valor de la pluralidad lingüística y la diversidad cultural de los usuarios de la lengua de señas colombiana, coincidiendo con el Día Internacional de las Lenguas de Señas promulgada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), según la Resolución A/C.3/72/L.36, en su septuagésimo segundo período de sesiones.

**Artículo 10. Reglamentación.** El Gobierno nacional reglamentará e implementará lo estipulado en la presente ley dentro del año siguiente a su entrada en vigencia.

**Artículo 11. Vigencia.** Esta ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



RUBY HELENA CHAGUI SPATH  
Senadora de la República  
Partido Centro Democrático

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 133 DE 2018 CÁMARA, 181 DE 2019 SENADO

*por medio de la cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se condonan unas deudas de las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

### I. OBJETIVOS DEL PROYECTO

Tiene por objeto establecer una amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito y condonan unas deudas de las autoridades de tránsito.

La amnistía tendrá lugar por única vez y por un término de seis (6) meses, para todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, impuestas hasta el 31 de diciembre de 2017, quienes podrán acogerse a un descuento de cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del setenta y cinco por ciento (75%) de sus respectivos intereses.

**II. JUSTIFICACIÓN**

**1. Problemática para la recuperación de las multas de tránsito en Colombia.**

**Caducidad, prescripción y nulidades<sup>1</sup>.**

La imposición, recaudo y cobro de multas derivadas de infracciones de tránsito es regulada por la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, norma vigente desde el 6 de noviembre de 2002.

Desde la vigencia de dicha ley, se han impuesto en Colombia treinta y tres millones cuatrocientos cincuenta y nueve mil cuatrocientos cuarenta y seis comparendos (33.459.446), que, de ser pagados en su totalidad, ascenderían a la suma de diez billones seis mil trescientos treinta y tres millones ochocientos sesenta y cuatro mil cuatrocientos sesenta y siete pesos (\$10.006.333.864.467).

De dichos comparendos ocho millones seiscientos noventa y ocho mil doscientos uno (8.698.201) fueron pagados voluntariamente, y seis millones cuatrocientos veintidós mil quinientos setenta y siete (6.421.577), fueron pagados una vez surtido el proceso contravencional.

En muchos casos, se ha configurado el fenómeno de la caducidad o de la prescripción, respecto de los cuales se puede identificar, cuáles han sido declarados mediante acto administrativo por la autoridad competente, o aquellos casos en que tienen ocurrencia efectiva, por el transcurso del tiempo.

Caducidades y prescripciones declaradas por autoridad de tránsito.

COMPARENDOS PRESCRITOS Y CADUCADOS	
CANTIDAD	ESTADO
1.972.438	Prescritos
193.046	Caducados

Caducidades y prescripciones advertidas por vencimiento de términos legales.

COMPARENDOS PRESCRITOS Y CADUCADOS	
CANTIDAD	ESTADO
2.203.052	Prescritos
858.841	Caducados

Los datos anteriormente señalados, muestran que un alto porcentaje de comparendos por infracciones a las normas de tránsito, han sido, o son, susceptibles de la aplicación de la figura jurídica de la caducidad por haber transcurrido seis (6) o más meses desde la ocurrencia de los hechos que dieron origen a la acción o contravención de las normas de tránsito, sin la celebración efectiva de la audiencia dentro del proceso contravencional, por parte de las autoridades de tránsito competentes.

De igual manera, un elevado número de comparendos con más de tres (3) años de antigüedad, se encuentran incursos en el fenómeno de la prescripción establecida en el artículo 159 del Código Nacional de Tránsito, es decir, sin exigibilidad legal, por lo que no pueden ser cobrados a sus titulares.

<sup>1</sup> Los datos y cifras señalados en este aparte han sido proporcionados por la Dirección Nacional Simit de la Federación Colombiana de Municipios.

Otro fenómeno que incide en que los recursos de multas de tránsito no ingresen a las entidades, reside en las nulidades, derivadas de la elaboración del comparendo, la utilización insuficiente del comparendo como prueba, el desconocimiento de la presunción de inocencia, la vulneración del derecho de defensa, el desconocimiento del juez natural, la ocurrencia de un trámite procesal irregular, etc. El siguiente cuadro muestra las nulidades que han sido declaradas por autoridad judicial, dejando a un lado aquellas declaradas por las mismas autoridades dentro del proceso contravencional:

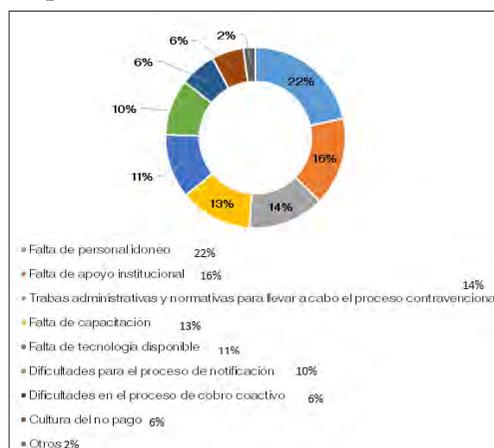
**Nulidades**

CANTIDAD DE NULIDADES ORDENADAS EN FALLO	
NULIDAD POR FALLO	11.377

**Problemática local de las autoridades de tránsito**

Además de la ocurrencia de dichos fenómenos, existe una generalizada problemática para el cobro coactivo de las multas de tránsito, ante situaciones como la indebida notificación, la complejidad normativa, la carencia de actualización de datos, la falta de acceso a los sistemas de información oficial que contienen los datos del infractor, la falta de capacidad institucional para realizar el cobro que se manifiesta en la falta de equipos, de personal calificado, de capacitación, entre otros muchos<sup>2</sup>. Las dificultades más comunes se pueden concretar como sigue:

Causas comunes de la caducidad de comparendos y prescripción de sanciones en Colombia<sup>3</sup>.



Dichas circunstancias impiden que la sanción impuesta sea efectivamente aplicada a los ciudadanos generando un fenómeno que no le ayuda al Estado para poder cumplir plenamente su poder sancionatorio, que con el transcurso del tiempo, incentiva la reincidencia de conductas infractoras de las normas de tránsito, con la consecuente lesión al derecho a la vida y a la seguridad en las vías.

<sup>2</sup> Datos recolectados en el Taller Participativo Control Sanción para la Seguridad Vial realizado en el VII Congreso Nacional de Autoridades Territorial de Tránsito Transporte y Movilidad, realizado por la Federación Colombiana de Municipios - Dirección Nacional Simit en la Ciudad de Cartagena del 15 al 18 de marzo de 2017, en el cual participaron representantes de más de 200 Organismos de Tránsito.

<sup>3</sup> Ibídem.

De otro lado, la problemática para hacer efectiva la sanción, genera la pérdida de recursos que están destinados a ser reinvertidos en planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, conforme lo establece el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

**2. Resultados de las amnistías**

Es por todo lo anterior, que el Congreso de la República en algunas oportunidades ha entendido la necesidad de establecer amnistías sobre el pago de multas de tránsito, con el fin de incentivar el pago de aquellos infractores que se encuentran en mora de sus obligaciones por dicho concepto, de manera que se pongan al día y de paso se incrementen los ingresos por las multas de tránsito.

Ante la amnistía realizada a partir del 16 de junio de 2011, conforme al artículo 95 de la Ley 1450 de 2011, se encontró que la respuesta de los ciudadanos fue positiva, pues las estadísticas respecto al recaudo de multas por infracciones a las normas de tránsito, muestran que se incrementó dicho recaudo, como sigue:

CANTIDAD COMPARENDOS PAGADOS DURANTE AMNISTÍA <sup>4</sup>	VALOR
4.029.322	\$796.934.268.702

Aun cuando en los datos expuestos anteriormente, no solo se tiene en cuenta las multas pagadas con ocasión a la amnistía, sino todas aquellas canceladas aun en razón a cobro coactivo, acuerdos de pago, etc., si es posible concluir que el pago de multas de tránsito se incrementó visiblemente a raíz de las ventajas dadas por el Congreso en el artículo 95 de la Ley 1450 de 2011.

De ahí que las ventajas de una amnistía son evidentes, no solo para la recuperación de recursos para los organismos de tránsito, sino para los ciudadanos que ven en dicha posibilidad, la oportunidad de ponerse al día en sus obligaciones.

El siguiente cuadro muestra las cifras de cartera por concepto de multas de tránsito que presentan las principales siete (7) ciudades capitales del país, a pesar de contar con una infraestructura administrativa para el cobro de lo pendiente por dicho concepto al interior de su jurisdicción, así:

CARTERA DEL 8 DE NOVIEMBRE DE 2002 AL 30 DE ABRIL DE 2017 DE LAS SIETE PRINCIPALES CIUDADES DEL PAÍS		
FUENTE: Sistema Integrado de Información Sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.		
FECHA GENERACIÓN: 30 de mayo de 2017		
ORGANISMO DE TRÁNSITO	CANTIDAD	VALOR A PAGAR
Medellín	816.081	\$ 376.915.856.268
Bogotá	787.879	\$ 451.199.878.727
Barranquilla	736.248	\$ 273.754.779.666
Cali	633.705	\$ 237.786.359.183
Cartagena	368.208	\$ 201.487.179.669
Cúcuta	141.551	\$ 63.206.629.021
Bucaramanga	105.346	\$ 45.848.839.288
<b>TOTALES</b>	<b>3.589.018</b>	<b>\$ 1.650.199.521.822</b>

<sup>4</sup> En estos datos no solo se tiene en cuenta las multas pagadas con ocasión a la amnistía, sino todas aquellas canceladas aun en razón a cobro coactivo, acuerdos de pago, etc.

Lo anterior muestra que los valores de cartera pendiente son elevados, aun cuando solo se toma la muestra de entidades territoriales correspondientes a ciudades capitales, quienes a pesar de que cuentan con más recursos en términos de personal e infraestructura, es muy posible que por las problemáticas anteriormente enunciadas no lleguen a recuperarse, a pesar de las ingentes actuaciones que adelanten las administraciones. Y si eso es así en las grandes capitales, la problemática en los municipios más pequeños es aún más preocupante, ya que muchos de ellos no cuentan ni siquiera con personal suficiente para adelantar la gestión de cobro efectiva de las multas de tránsito.

Si la cartera actual sigue sin recuperarse, es imposible contar con los recursos necesarios para que sean invertidos en la seguridad vial, política que ha sido abanderada del Gobierno nacional.

Es por ello que para facilitar el recaudo de la cartera en el articulado del proyecto se propone el mecanismo de la amnistía de un porcentaje sobre el total de la deuda más los intereses que actualmente presentan los infractores por concepto de multas por infracciones a las normas de tránsito, que pueda generar un impacto positivo en la recuperación efectiva de recursos por este concepto, en un término que corresponda al mediano plazo, ya que de acuerdo a la experiencia de amnistías anteriores, el impacto sobre la recuperación del recurso se ve realmente en los últimos meses previo a su vencimiento.

En este proyecto de ley proponemos un descuento del 50 % del total de las deudas con sus intereses que tengas hasta la entrada en vigencia esta ley, por concepto de las multas por infracciones a las normas de tránsito, este descuento será por un periodo de tiempo para su cancelación con acuerdos de pago de máximo un año.

Pensando en el impacto fiscal que pueda tener la iniciativa, realmente si se tiene en cuenta la gran dificultad que existe para su cobro actualmente, esta propuesta resulta beneficiosa en el entendido de que apalanca su mayor recuperación en los seis (6) meses que es plazo máximo que se plantea para el descuento del 50% sobre el total de la deuda.

**3. Porcentaje a favor del Ministerio de Transporte**

Surge la problemática del pago del 35% a favor del Ministerio de Transporte y a cargo de los organismos de tránsito. Esto se establece en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, un porcentaje a favor del Ministerio de Transporte del 35% por la asignación de series, código y rangos de la especie venal respectiva.

*“Artículo 15. Licencia de conducción, Licencia de Tránsito y Placa Única Nacional. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política, y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el método y el sistema*

*para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional.*

*Dichas tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.*

*Dentro de ese cálculo deberá contemplarse un 35% que será transferido por el correspondiente organismo de tránsito al Ministerio de Transporte, por concepto de costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva”.*

El Ministerio de Transporte en uso de su facultad, inició una serie de cobros persuasivos y coactivos a las administraciones locales, por concepto de este porcentaje, lo que ha generado problemática, ya que la base con que el Ministerio de Transporte efectuó el cobro es distinta de aquella aplicada por los Municipios, circunstancia que ha llevado a que en ocasiones, el cobro efectuado sea incluso mayor a lo percibido por el municipio por concepto de las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a las especies venales respectivas, licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional.

Lo anterior, habida cuenta de que existen casos en los cuales el método de fijación y el sistema para determinar las tarifas por los derechos de tránsito correspondientes a las especies venales (licencias de tránsito, conducción y placa única nacional), aplicado no tuvo en cuenta costos como los de elaboración de los citados documentos físicos que se entregan al ciudadano que realiza el trámite, en muchas ocasiones por falta de conocimiento técnico para llevar a cabo de manera adecuada los estudios económicos sobre los verdaderos costos del servicio.

Son muy pocas las administraciones locales que cuentan con indicadores de eficiencia, eficacia y economía medibles a partir del estudio económico que realizan para fijar las tarifas por derechos económicos de tránsito, lo que a la postre lleva a que los dineros que perciben por los trámites de expedición de las especies venales; licencias de tránsito, de conducción y placa única nacional, no alcancen para cubrir los costos fijos de su elaboración, y menos para cubrir y pagar el porcentaje del 35% que debe ser girado al Ministerio de Transporte, aun cuando dicho porcentaje debe tenerse en cuenta dentro del estudio económico al que está obligado a efectuar la autoridad territorial.

Una de las consecuencias de lo señalado anteriormente, es que las administraciones locales no cuentan con los dineros que ahora cobra el Ministerio de Transporte, en cuantía del 35% por concepto de costos inherentes a la facultad de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva, y por el contrario tengan en sus cuentas un saldo en rojo, que no tiene como cubrirse por más voluntad de pago que tengan muchos de los municipios.

Otro aspecto que no puede desconocerse de la realidad nacional, es que muchos de los organismos de tránsito deben competir entre sí por generar recursos para sus administraciones, y una fuente importante de ingresos, son las tarifas fijadas para los trámites de licencias de conducción, licencia de tránsito y placa única nacional, que cuando son más costosas dentro de un municipio, lo que sucede es que los usuarios buscan efectuar su trámite ante otro organismo de tránsito, con los consecuentes efectos para aquel que no puede igualar dicho precio.

A la falta de conocimiento idóneo en la elaboración de los estudios técnicos para la fijación de las tarifas, puede sumarse la falta de claridad, socialización y estandarización de la base de liquidación del porcentaje del 35%, incluso por parte del Ministerio de Transporte, sobre los recursos que hoy son objeto de cobros persuasivos y coactivos a los municipios, ya que incluso como producto de las conciliaciones adelantadas entre la máxima autoridad y algunos municipios, se ha encontrado que no existe deuda, o que la misma baja ostensiblemente.

En el Taller Participativo Control Sanción para la Seguridad Vial realizado en el VII Congreso Nacional de Autoridades Territorial de Tránsito Transporte y Movilidad, realizado por la Federación Colombiana de Municipios- Dirección Nacional Simit en la Ciudad de Cartagena del 15 al 18 de marzo de 2017, en el cual participaron representantes de más de 200 Organismos de Tránsito, quedó evidenciada la necesidad de mayores recursos para el éxito de los trámites del proceso contravencional, y la solicitud expresa de las autoridades de tránsito de que se rebaje dicho 35% con destino a ser invertido en dicho fin.

Las cifras muestran que los organismos de tránsito tienen una alta deuda con el Ministerio de Transporte por concepto del 35% indicado, lo que además de ser una preocupación constante para las autoridades de tránsito, representa una obligación que no puede ser cumplida en muchas ocasiones, debido a la escasez de recursos, que por sí solo representa problemas para el cumplimiento de los fines institucionales.

4. Conforme a lo anterior, las autoridades de tránsito territoriales, solicitaron al Congreso de la República, representado en los miembros asistentes de la Comisión Sexta de Senado y Cámara y al Ministerio de Transporte, tramitar una condonación para el pago de multas por infracciones de tránsito; así como también del 35% previsto en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, que viene cobrando el Ministerio de Transporte a las autoridades de tránsito. Estos recursos serán reinvertidos en programas de seguridad vial en el municipio, Distrito o Departamento correspondiente.

Es claro que las administraciones no cuentan con recursos para efectuar el giro de este 35% al Ministerio de Transporte, por lo cual se propone, en

el articulado del proyecto modificar el artículo 15 de la ley 1005 de 2006, para facilitar el cobro que será de un salario mínimo diario legal vigente (1SDLV) por cada una de las especies venales, que se debe girar al Ministerio de Transporte, y un párrafo transitorio que autoriza al Ministerio de Transporte a condonar la deuda a las autoridades de tránsito de todos niveles que se encuentren en estado de morosidad, frente al pago del 35% por derechos de tránsito, correspondiente a licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006 por el período comprendido entre el 1° de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2015.

**III. IMPACTO FISCAL**

Para la preparación del proyecto de ley se pone de presente el impacto fiscal que, de acuerdo a información aportada por la Federación Colombiana de Municipios Dirección Nacional Simit., que establecen:

1. Para estimar el impacto fiscal de la iniciativa se ha tomado el método del ingreso ganado en el que se estima la recaudación adicional que es posible obtener con la amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito de hasta el cincuenta por ciento (50%) de lo adeudado. En éste método se considera el potencial cambio de comportamiento de los ciudadanos infractores que estén en mora a la entrada en vigencia de la Ley, y que reaccionen al estímulo de una amnistía de parte de las sanciones pecuniarias por infracciones de tránsito.

Es importante precisar que no habrá pérdida fiscal por cuanto los organismos territoriales de tránsito, precisamente no han podido recaudar la cartera morosa por concepto de multas por infracciones de tránsito, y por el contrario se ha registrado el crecimiento de dicha cartera. El valor de la cartera por mora en el pago de las multas de tránsito se ha duplicado en los últimos 6 años, pasó de \$2,58 billones a febrero de 2011 a \$4,47 billones en mayo de 2017. En virtud de esta situación las autoridades territoriales de tránsito solicitaron al Congreso de la República que los dotara de un instrumento transitorio como la amnistía de parte del valor adeudado por concepto de multas y sanciones de tránsito. Esta medida lejos de afectar negativamente las finanzas públicas de los actores a los que se les han asignado recursos de las multas de tránsito, lo que generará es un incremento del recaudo por dicho concepto.

Una amnistía para la vigencia 2018 podría estimular el crecimiento del pago por concepto de cartera de multas y sanciones por infracciones de tránsito, lo que contribuye a que las autoridades de tránsito a las que se les asignó participación en el recaudo por multas, dispongan de recursos para el cumplimiento de sus fines misionales.

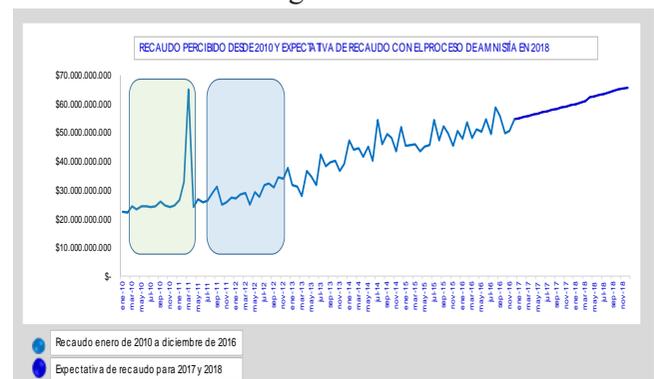
Entre abril de 2010 y marzo de 2011 (12 meses), la Ley 1383 de marzo de 2010 otorgó una condonación del 50% del valor de las multas adeudadas. Así mismo el artículo 95 de la Ley 1450 de junio de 2011 otorgó una prórroga a dicha condonación.

La tabla a continuación expone la composición del recaudo entre abril de 2010 y diciembre de 2012 con los montos percibidos por el efecto de la condonación otorgada por el legislador, la cual logró recuperar aproximadamente 53 mil millones de pesos durante la totalidad del periodo descrito. Es notable el incremento del 98% que tuvo el recaudo en marzo de 2011 (65 mil millones), frente al mes de febrero, lo que muestra el impacto de esta medida en la disposición de pago de los ciudadanos infractores. Se debe tener en cuenta que en dicho mes terminaba el beneficio de pago para los infractores en mora y hasta ese entonces no se tenía claro que se daría una prórroga por 18 meses más<sup>5</sup>.

Composición del recaudo en la pasada condonación 2010 a 2012. (Art 136, Ley 1383 de marzo 2010)			
Mes/año	Recaudo por fuera de condonación	Recaudo por condonación	Monto total recaudado
abr-10	\$ 22.114.214.452	\$ 1.275.071.176	\$ 23.389.285.628
may-10	\$ 23.165.117.919	\$ 1.227.970.263	\$ 24.393.088.182
jun-10	\$ 23.144.513.786	\$ 1.283.034.506	\$ 24.427.548.292
jul-10	\$ 22.826.202.825	\$ 1.284.849.613	\$ 24.111.052.438
ago-10	\$ 23.105.297.988	\$ 1.268.415.373	\$ 24.373.713.361
sep-10	\$ 24.772.157.779	\$ 1.282.385.420	\$ 26.054.543.199
oct-10	\$ 23.406.079.657	\$ 1.377.369.897	\$ 24.783.449.554
nov-10	\$ 22.942.450.436	\$ 1.313.299.437	\$ 24.255.749.873
dic-10	\$ 23.517.602.990	\$ 1.285.919.104	\$ 24.803.522.094
ene-11	\$ 25.362.766.845	\$ 1.315.630.232	\$ 26.678.397.077
feb-11	\$ 31.290.037.296	\$ 1.711.020.892	\$ 33.001.058.188
mar-11	\$ 59.221.375.787	\$ 5.971.017.345	\$ 65.192.393.132
Prórroga por 18 meses. (Art 95, Ley 1450 de junio de 2011)			
jul-11	\$ 25.012.645.689	\$ 1.442.595.502	\$ 26.455.241.191
ago-11	\$ 27.257.679.005	\$ 1.885.176.499	\$ 29.142.855.504
sep-11	\$ 29.254.249.255	\$ 1.963.608.372	\$ 31.217.857.627
oct-11	\$ 23.499.076.814	\$ 1.588.568.306	\$ 25.087.645.120
nov-11	\$ 24.583.666.857	\$ 1.314.521.724	\$ 25.898.188.581
dic-11	\$ 26.016.205.559	\$ 1.296.622.178	\$ 27.312.827.737
ene-12	\$ 25.549.467.147	\$ 1.670.422.827	\$ 27.219.889.974
feb-12	\$ 26.942.426.820	\$ 1.466.518.366	\$ 28.408.945.186
mar-12	\$ 27.294.572.562	\$ 1.701.234.076	\$ 28.995.806.638
abr-12	\$ 23.227.069.155	\$ 1.654.762.654	\$ 24.881.831.809
may-12	\$ 27.171.744.107	\$ 2.150.311.649	\$ 29.322.055.756
jun-12	\$ 25.834.733.033	\$ 1.790.247.608	\$ 27.624.980.641
jul-12	\$ 29.692.696.205	\$ 2.128.727.104	\$ 31.821.423.309
ago-12	\$ 30.608.416.385	\$ 1.856.321.236	\$ 32.464.737.621
sep-12	\$ 29.548.877.853	\$ 1.371.714.616	\$ 30.920.592.469
oct-12	\$ 32.673.568.825	\$ 1.747.105.805	\$ 34.420.674.630
nov-12	\$ 32.122.721.676	\$ 1.981.290.195	\$ 34.104.011.871
dic-12	\$ 34.782.773.567	\$ 3.071.898.071	\$ 37.854.671.638
<b>TOTAL PERCIBIDO POR CONDONACIÓN</b>	<b>\$</b>	<b>\$ 52.677.630.045</b>	

Fuente: FCM-Simit 2017. Cifras con corte a junio de 2017.

A partir del comportamiento de pago obtenido con la pasada condonación de parte de las multas de tránsito otorgada por el legislador en 2010, se proyectó un posible recaudo de enero a diciembre de 2018, el cual se evidencia en el gráfico a continuación.



Fuente: FCM-Simit 2017. Cifras con corte a junio de 2017.

Como se puede observar en el cuadro a continuación, el recaudo adicional esperado por

<sup>5</sup> Concepto emitido por la Federación Colombiana de Municipios-Dirección Nacional Simit.

efecto directo de la medida de amnistía de 12 meses, es de al menos \$48 mil millones de pesos, el cual, fue calculado proporcionalmente a partir del comportamiento de pago de multas obtenido con la pasada condonación otorgada en 2010.

Proyección del recaudo para una posible condonación en 2018			
Mes/año	Recaudo por fuera de condonación	Recaudo por condonación	Monto total recaudado
ene-18	\$ 56.279.703.320	\$ 3.666.227.932	\$ 59.945.931.252
feb-18	\$ 57.103.287.236	\$ 3.251.730.327	\$ 60.355.017.564
mar-18	\$ 57.263.360.346	\$ 3.647.575.022	\$ 60.910.935.368
abr-18	\$ 58.710.605.412	\$ 3.553.343.365	\$ 62.263.948.777
may-18	\$ 57.253.729.320	\$ 5.415.975.713	\$ 62.669.705.033
jun-18	\$ 59.278.121.691	\$ 3.854.542.171	\$ 63.132.663.862
jul-18	\$ 58.663.704.737	\$ 4.897.936.009	\$ 63.561.640.746
ago-18	\$ 60.260.095.403	\$ 3.733.079.050	\$ 63.993.174.453
sep-18	\$ 61.755.205.823	\$ 2.724.422.081	\$ 64.479.627.904
oct-18	\$ 61.337.160.417	\$ 3.673.284.248	\$ 65.010.444.665
nov-18	\$ 61.622.954.771	\$ 3.763.726.045	\$ 65.386.680.816
dic-18	\$ 59.842.597.324	\$ 5.923.874.876	\$ 65.766.472.200
<b>TOTAL PERCIBIDO POR CONDONACIÓN</b>		<b>\$ 48.105.716.839</b>	

Fuente: FCM-Simit 2017. Cifras con corte a junio de 2017

- Es preciso indicar que para calcular el monto esperado de recaudo por efecto de la amnistía se realizó un proceso específico de consulta a la base de datos Simit, de donde se obtuvo información correspondiente a los comparendos y sanciones totalmente pagadas en las fechas donde se otorgó la amnistía: Monto recaudado a través de la amnistía en pesos y monto recaudado por fuera de la amnistía en pesos.

A través de un análisis de series de tiempo, basado en la metodología Box-Jenkins, se proyectó el recaudo a obtenerse durante el año 2018 y con base en la representatividad de lo recaudado en 2010 a 2012 a través de la condonación, se proyectó el valor a obtenerse en 2018 bajo el efecto de un nuevo proceso de amnistía<sup>6</sup>.

#### IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p><b>Artículo 2º.</b> A partir de la promulgación de la presente ley, por única vez y por un término de seis (6) meses, todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, están pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito, impuestas hasta el 31 de diciembre de 2018, podrán acogerse a un descuento de cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del setenta y cinco por ciento (75%) de sus respectivos intereses.</p> <p>Las personas que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas desde el 1º de enero de 2019 hasta la fecha de promulgación de la presente ley por única vez, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda con sus intereses.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Para hacer efectivo este artículo se hace obligatorio y de manera previa, la asistencia a un curso sobre normas de tránsito, que será dictado por los organismos de tránsito o los organismos de apoyo, quienes deberán dictar un solo curso independientemente de que sea una o varias multas. En este caso el infractor cancelará el 25% del valor total a cancelar de la o las multas luego de aplicado el descuento objeto de la presente ley, o entre \$50.000.00 y \$100.000.00 de acuerdo al monto a cancelar. Para quienes se acogieren a los beneficios de lo dispuesto en este artículo finalizará, sin necesidad de ninguna otra actuación, el proceso contravencional de tránsito. Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas de caducidad y prescripción.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> Quienes se acojan a la amnistía y firmen acuerdos de pago, el plazo que tendrán para pagar lo debido no podrá superar el término de hasta (2) años contado a partir de la suscripción, para lo cual las autoridades de tránsito territoriales aplicarán lo dispuesto en sus manuales de cartera. Quienes incumplan con una sola de las cuotas pactadas, perderán el beneficio de la amnistía, y la autoridad iniciará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, procediendo a reportar la novedad correspondiente al sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT).</p>	<p><b>Artículo 2º.</b> A partir de la promulgación de la presente ley, por única vez y por un término de seis (6) meses, todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, están pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito, impuestas hasta el 31 de diciembre de 2018, podrán acogerse a un descuento de cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y <i>del cien por ciento (100%)</i> de sus respectivos intereses.</p> <p>Las personas que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas desde el 1º de enero de 2018 hasta la fecha de promulgación de la presente ley por única vez, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda con sus intereses.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Para hacer efectivo este artículo se hace obligatoria y de manera previa, la asistencia a un curso sobre normas de tránsito, que será dictado por los organismos de tránsito <i>o los centros integrales de atención</i>, quienes deberán dictar un solo curso independientemente de que sea una o varias multas. <i>A quien dicte el curso</i>, el infractor, cancelará el 25% del valor total a cancelar de la o las multas luego de aplicado el descuento objeto de la presente ley, <del>o entre \$50.000.00 y \$100.000.00 de acuerdo al monto a cancelar</del>. Para quienes se acogieren a los beneficios de lo dispuesto en este artículo finalizará, sin necesidad de ninguna otra actuación, el proceso contravencional de tránsito. Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas de caducidad y prescripción.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> Quienes se acojan a la amnistía y firmen acuerdos de pago, el plazo que tendrán para pagar lo debido no podrá superar el término de hasta (2) años contado a partir de la suscripción, para lo cual las autoridades de tránsito territoriales aplicarán lo dispuesto en sus manuales de cartera. Quienes incumplan con una sola de las cuotas pactadas, perderán el beneficio de la amnistía, y la autoridad iniciará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, procediendo a reportar la novedad correspondiente al sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT).</p>

<sup>6</sup> Concepto emitido por la Federación Colombiana de Municipios-Dirección Nacional Simit.

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p>Durante el término que dure la amnistía y en adelante, los ciudadanos podrán suscribir acuerdos de pago con el Simit en cualquiera de sus oficinas del territorio nacional, en nombre de los organismos de tránsito. Para ello es obligación del sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), disponer del personal, logística y demás instrumentos para la suscripción de los acuerdos de pago, de conformidad con el manual de cartera de cada municipio. El acuerdo de pago suscrito por el Simit, debe enviársele y reportarse al Organismo de Tránsito correspondiente en un término no mayor a tres días para los efectos pertinentes.</p>	<p>Durante el término que dure la amnistía y en adelante, los ciudadanos podrán suscribir acuerdos de pago con el Simit en cualquiera de sus oficinas del territorio nacional, en nombre de los organismos de tránsito. Para ello es obligación del sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), disponer del personal, logística y demás instrumentos para la suscripción de los acuerdos de pago, de conformidad con el manual de cartera de cada municipio. El acuerdo de pago suscrito por el Simit, debe enviársele y reportarse al Organismo de Tránsito correspondiente en un término no mayor a tres días para los efectos pertinentes.</p>
<p>Además del apoyo a las autoridades de tránsito y la facultad de recaudo, el Simit deberá realizar cobros persuasivos para coadyuvar a la recuperación de la cartera de las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional.</p>	<p>Además del apoyo a las autoridades de tránsito y la facultad de recaudo <u>y dispersión</u>, el Simit deberá realizar cobros persuasivos para coadyuvar a la recuperación de la cartera de las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional.</p>
<p><b>Parágrafo 3°.</b> Para participar en una licitación pública, presentación de ofertas o adjudicación de contratos con alguna entidad del Estado, en las cuales se requiera conductores o para actividades en las que se requiera de conducir un vehículo, el licitante y el personal que hace parte de la oferta, en los temas que requieran de actividades de conducción, deberá estar al día en sus obligaciones por multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito. Para verificar dicha condición, se deberá realizar consulta en el Simit.</p>	<p><b>Parágrafo 3°.</b> Para participar en una licitación pública, presentación de ofertas o adjudicación de contratos con alguna entidad del Estado, en las cuales se requiera conductores o para actividades en las que se requiera de conducir un vehículo, el licitante y el personal que hace parte de la oferta, en los temas que requieran de actividades de conducción, deberá estar al día en sus obligaciones por multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito. Para verificar dicha condición, se deberá realizar consulta en el Simit.</p>
<p><b>Parágrafo 4°.</b> El descuento otorgado en esta ley a las multas por infracciones de tránsito por conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias psicoactivas de que trata la Ley 1696 de 2013, se otorgara a los infractores que no sean reincidentes en este tipo de infracciones. En todo caso, deberá además de acreditar un trabajo social de mínimo 20 horas con víctimas de accidentes de tránsito, el cual será validado por el organismo de tránsito. Para todos los efectos legales los organismo de tránsito no podrán tramitar la entrega de los vehículos inmovilizados hasta tanto el propietario poseedor o infractor acredite estar a paz y salvo por concepto de multas o haber firmado un acuerdo de pago que se encuentre vigente, por tratarse de un trámite de tránsito.</p>	<p><b>Parágrafo 4°.</b> El descuento otorgado en esta ley <u>y en adelante</u> a las multas por infracciones de tránsito por conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias psicoactivas de que trata la Ley 1696 de 2013, se otorgara a los infractores que no sean reincidentes en este tipo de infracciones <u>previo curso sobre normas de tránsito</u>. En todo caso, deberá además de acreditar un trabajo social de mínimo 20 horas con víctimas de accidentes de tránsito, el cual será validado por el organismo de tránsito. Para todos los efectos legales los organismo de tránsito no podrán tramitar la entrega de los vehículos inmovilizados hasta tanto el propietario poseedor o infractor acredite estar a paz y salvo por concepto de multas o haber firmado un acuerdo de pago que se encuentre vigente, por tratarse de un trámite de tránsito.</p>
<p><b>Artículo 3°.</b> Eliminado</p>	
<p><b>Artículo 4°.</b> Modifíquese el artículo 15 de la ley 1005 de 2006 el cual quedará así:</p>	<p><b>Artículo 3°.</b> Modifíquese el artículo 15 de la ley 1005 de 2006 el cual quedará así:</p>
<p><b>Artículo 15. Competencia y fijación de los derechos de tránsito.</b> Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el Artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito de los trámites de licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro, y licencia de conducción que se realizan en los Organismos de tránsito. Las tarifas por los Derechos de Tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía en el cual se deberá incluir el valor equivalente a 0,85 salarios mínimos diarios legales vigentes (0,85 SMDLV), por cada especie venal de tránsito que sea expedida al usuario. Dicho valor deberá ser liquidado y trasferido por el Organismo de Tránsito al Ministerio de Transporte una vez realizado el trámite; los dineros recaudados por este concepto serán girados con corte al día treinta de cada mes, durante el mes siguiente.</p>	<p><b>Artículo 15. Competencia y fijación de los derechos de tránsito.</b> Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el Artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito de los trámites de licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro, y licencia de conducción que se realizan en los Organismos de tránsito. Las tarifas por los Derechos de Tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía en el cual se deberá incluir el valor equivalente a 0,85 salarios mínimos diarios legales vigentes (0,85 SMDLV), por cada especie venal de tránsito que sea expedida al usuario. Dicho valor deberá ser liquidado y trasferido por el Organismo de Tránsito al Ministerio de Transporte una vez realizado el trámite; los dineros recaudados por este concepto serán girados con corte al día treinta de cada mes, durante el mes siguiente.</p>
<p><b>Parágrafo 1°.</b> Las Asambleas Departamentales, Concejos municipales o Distritales, tendrán un plazo de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley para fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, correspondiente a los tramites asociados a los vehículos, que se adelanten en los correspondientes Organismos de Tránsito, relacionados con los registros que conforman el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).</p>	<p><b>Parágrafo 1°.</b> Las Asambleas Departamentales, Concejos municipales o Distritales, tendrán un plazo de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley para fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, correspondiente a los tramites asociados a los vehículos, que se adelanten en los correspondientes Organismos de Tránsito, relacionados con los registros que conforman el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).</p>

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p>La no expedición dentro del término establecido con la presente Ley, para fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, será causal de mala conducta por parte de los cuerpos colegiados.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> Debido Proceso. Se garantiza el respeto al debido proceso, en cuanto a la aplicación del método para determinar las tarifas por derecho de tránsito, multas y demás trámites que se realizan en los organismos de tránsito, defendiendo los derechos de los ciudadanos y facilitando el acceso al sistema de acuerdo a los términos estipulados en la ley.</p> <p><b>Parágrafo transitorio.</b> A partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte suscribirá acuerdos de pago con las autoridades de tránsito de todos los niveles que se encuentren en estado de morosidad, frente al pago del 35% por derechos de tránsito, correspondiente a licencias de conducción, licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2015. Dichos acuerdos de pago podrán suscribirse hasta por el término de cinco (5) años, previa la verificación y validación de cada una de las obligaciones.</p>	<p>La no expedición dentro del término establecido con la presente Ley, para fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, será causal de mala conducta por parte de los cuerpos colegiados.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> Debido Proceso. Se garantiza el respeto al debido proceso, en cuanto a la aplicación del método para determinar las tarifas por derecho de tránsito, multas y demás trámites que se realizan en los organismos de tránsito, defendiendo los derechos de los ciudadanos y facilitando el acceso al sistema de acuerdo a los términos estipulados en la ley.</p> <p><b>Parágrafo transitorio.</b> A partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte suscribirá acuerdos de pago con las autoridades de tránsito de todos los niveles que se encuentren en estado de morosidad, frente al pago del 35% por derechos de tránsito, correspondiente a licencias de conducción, licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2015. Dichos acuerdos de pago podrán suscribirse hasta por el término de cinco (5) años, previa la verificación y validación de cada una de las obligaciones.</p>
<p><b>Artículo nuevo. <i>Detección Electrónica.</i></b> El registro de evidencia de la infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos deberá estar siempre regulada por un agente de tránsito quien debe estar presente y visible en el sitio del evento y en aras de cumplir con los criterios técnicos que ello implica, los dispositivos serán sometidos a mantenimiento de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y según las recomendaciones del fabricante o su representación oficial en Colombia.</p>	<p><b>Artículo 4º. <i>Detección Electrónica.</i></b> El registro de evidencia de la infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos <i>móviles</i>, deberá estar siempre regulada por un agente de tránsito quien debe estar presente y visible en el sitio del evento y en aras de cumplir con los criterios técnicos que ello implica, los dispositivos serán sometidos a mantenimiento de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y según las recomendaciones del fabricante o su representación oficial en Colombia.</p>
<p><b>Artículo nuevo.</b> Para efectos de normalizar la situación de los propietarios que han efectuado la enajenación de sus vehículos sin realizar los trámites de registro correspondientes, el Ministerio de Transporte establecerá en el término de seis (6) meses siguientes a la vigencia de la presente ley, el procedimiento especial para registrar ante un organismo de tránsito el traspaso de un vehículo a persona indeterminada y regular el procedimiento para que el organismo de tránsito proceda a realizar la cancelación del registro de aquellos vehículos que se encuentren registrados con la inscripción de persona indeterminada, una vez cumplido los requisitos que para ellos se establezcan.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Autorícese a los Departamentos, Municipios y Distritos, para condonar el valor del impuesto sobre vehículos automotores, sanciones e intereses demora, así como las multas de tránsito, a los propietarios, poseedores, tenedores o el representante de los herederos del propietario inscrito, de vehículos que han sufrido pérdida definitiva de su automotor, como consecuencia de hurto o destrucción total por terrorismo, vandalismo o accidente; incautación o inmovilización por orden de autoridad competente (Fiscalía, Juzgado, Organismo de Tránsito y la Dian), a partir de la vigencia fiscal siguiente a la ocurrencia de cualquier de los hechos anteriormente descritos.</p> <p>La señalada autorización de condonación se aplica de la misma manera a vehículos vendidos, permutados o rematados, que no han legalizado el traspaso y están bajo posesión de quien lo compro, lo remato, o de un tercero, cuando respecto a los mismos ha transcurrido un lapso de cinco o más años sin conocer el destino final, y poseen sentencia declarativa y estimatoria por desaparición, documentada de vehículo, expedida por la autoridad competente, para lo cual deberá acreditar tales requisitos ante las secretarías de hacienda departamentales y municipales.</p>	<p><b>Artículo 5º.</b> Para efectos de normalizar la situación de los propietarios que han efectuado la enajenación de sus vehículos sin realizar los trámites de registro correspondientes, el Ministerio de Transporte establecerá en el término de seis (6) meses siguientes a la vigencia de la presente ley, el procedimiento especial para registrar ante un organismo de tránsito el traspaso de un vehículo a persona indeterminada y regular el procedimiento para que los organismo de tránsito proceda a realizar la cancelación del registro de aquellos vehículos que se encuentren registrados con la inscripción de persona indeterminada, una vez cumplido los requisitos que para ellos se establezcan.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Autorícese a los Departamentos, Municipios y Distritos, para condonar el valor del impuesto sobre vehículos automotores, sanciones e intereses demora, así como las multas de tránsito, a los propietarios, poseedores, tenedores o el representante de los herederos del propietario inscrito, de vehículos que han sufrido pérdida definitiva de su automotor, como consecuencia de hurto o destrucción total por terrorismo, vandalismo o accidente; incautación o inmovilización por orden de autoridad competente (Fiscalía, Juzgado, Organismo de Tránsito y la Dian), a partir de la vigencia fiscal siguiente a la ocurrencia de cualquier de los hechos anteriormente descritos.</p> <p>La señalada autorización de condonación se aplica de la misma manera a vehículos vendidos, permutados o rematados, que no han legalizado el traspaso y están bajo posesión de quien lo compro, lo remato, o de un tercero, cuando respecto a los mismos ha transcurrido un lapso de cinco o más años sin conocer el destino final, y poseen sentencia declarativa y estimatoria por desaparición, documentada de vehículo, expedida por la autoridad competente, para lo cual deberá acreditar tales requisitos ante las secretarías de hacienda departamentales y municipales.</p>

TEXTO RADICADO	MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
<p><b>Parágrafo 2°.</b> Los beneficiarios antes citados, dispondrán de noventa (90) días hábiles a partir de la fecha de la publicación de la presente ley para la cancelación de la matrícula del automotor, cuando haya lugar a ello, ante la respectiva secretaria de tránsito donde se encuentra registrado el automotor. Quienes no realicen el referido trámite dentro del pazo citado, no tendrán derecho al beneficio concedido y no podrán nuevamente acceder a las condonaciones establecidas en este artículo.</p>	<p><b>Parágrafo 2°.</b> Los beneficiarios antes citados, dispondrán de noventa (90) días hábiles a partir de la fecha de la publicación de la presente ley para la cancelación de la matrícula del automotor, cuando haya lugar a ello, ante la respectiva secretaria de tránsito donde se encuentra registrado el automotor. Quienes no realicen el referido trámite dentro del pazo citado, no tendrán derecho al beneficio concedido y no podrán nuevamente acceder a las condonaciones establecidas en este artículo.</p>
<p><b>Artículo 5°. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación.</p>	<p><b>Artículo 6°. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación.</p>

**V. PROPOSICIÓN**

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a los miembros de la honorable Comisión Sexta del Senado de la República dar primer debate en Senado al **Proyecto de ley número 133 de 2018 Cámara, 181 de 2019 Senado, por medio del cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se posibilita la suscripción de acuerdos de pago por deudas de los derechos de tránsito a las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.**

Firma el Honorable Senador,

Firma el Honorable Senador,



**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 133 DE 2018 CÁMARA, 181 DE 2019 SENADO**

*por medio de la cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se condonan unas deudas de las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

**Disposiciones Generales**

**Artículo 1°. Objeto.** Tiene por objeto establecer una amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito y posibilitar la suscripción de acuerdos de pago por deudas de los derechos de tránsito a las autoridades de tránsito.

**Artículo 2°.** A partir de la promulgación de la presente ley, por única vez y por un término de seis (6) meses, todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, están pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito, impuestas hasta el 31 de diciembre de 2018, podrán acogerse a un descuento de cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y *del cien por ciento (100%)* de sus respectivos intereses.

Las personas que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito

impuestas desde el 1° de enero de 2019 hasta la fecha de promulgación de la presente ley por única vez, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda con sus intereses.

**Parágrafo 1°.** Para hacer efectivo este artículo se hace obligatoria y de manera previa, la asistencia a un curso sobre normas de tránsito, que será dictado por los organismos de tránsito o los centros integrales de atención, quienes deberán dictar un solo curso independientemente de que sea una o varias multas. A quien dicte el curso, el infractor, cancelara el 25% del valor total a cancelar de la o las multas luego de aplicado el descuento objeto de la presente ley. Para quienes se acogieren a los beneficios de lo dispuesto en este artículo finalizará, sin necesidad de ninguna otra actuación, el proceso contravencional de tránsito. Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas de caducidad y prescripción.

**Parágrafo 2°.** Quienes se acojan a la amnistía y firmen acuerdos de pago, el plazo que tendrán para pagar lo debido no podrá superar el término de hasta (2) años contado a partir de la suscripción, para lo cual las autoridades de tránsito territoriales aplicarán lo dispuesto en sus manuales de cartera. Quienes incumplan con una sola de las cuotas pactadas, perderán el beneficio de la amnistía, y la autoridad iniciará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, procediendo a reportar la novedad correspondiente al sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (Simit).

Durante el término que dure la amnistía y en adelante, los ciudadanos podrán suscribir acuerdos de pago con el Simit en cualquiera de sus oficinas del territorio nacional, en nombre de los organismos de tránsito. Para ello es obligación del sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (Simit), disponer del personal, logística y demás instrumentos para la suscripción de los acuerdos de pago, de conformidad con el manual de cartera de cada municipio. El acuerdo de pago suscrito por el Simit, debe enviársele y reportarse al Organismo de Tránsito correspondiente en un término no mayor a tres días para los efectos pertinentes.

Además del apoyo a las autoridades de tránsito y la facultad de recaudo y dispersión, el Simit deberá realizar cobros persuasivos para coadyuvar a la recuperación de la cartera de las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional.

**Parágrafo 3°.** Para participar en una licitación pública, presentación de ofertas o adjudicación de contratos con alguna entidad del Estado, en las cuales se requiera conductores o para actividades en las que se requiera de conducir un vehículo, el licitante y el personal que hace parte de la oferta, en los temas que requieran de actividades de conducción, deberá estar al día en sus obligaciones por multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito. Para verificar dicha condición, se deberá realizar consulta en el Simit.

**Parágrafo 4°.** El descuento otorgado en esta ley y en adelante a las multas por infracciones de tránsito por conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias psicoactivas de que trata la ley 1696 de 2013, se otorgara a los infractores que no sean reincidentes en este tipo de infracciones previo curso sobre normas de tránsito. En todo caso, deberá además de acreditar un trabajo social de mínimo 20 horas con víctimas de accidentes de tránsito, el cual será validado por el organismo de tránsito. Para todos los efectos legales los organismo de tránsito no podrán tramitar la entrega de los vehículos inmovilizados hasta tanto el propietario poseedor o infractor acredite estar a paz y salvo por concepto de multas o haber firmado un acuerdo de pago que se encuentre vigente, por tratarse de un trámite de tránsito.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 15 de la ley 1005 de 2006 el cual quedará así:

**Artículo 15. Competencia y fijación de los derechos de tránsito.** Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito de los trámites de licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro, y licencia de conducción que se realizan en los Organismos de tránsito.

Las tarifas por los Derechos de Tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía en el cual se deberá incluir el valor equivalente a 0,85 salarios mínimos diarios legales vigentes (0,85 smdlv), por cada especie venal de tránsito que sea expedida al usuario. Dicho valor deberá ser liquidado y transferido por el Organismo de Tránsito al Ministerio de Transporte una vez realizado el trámite; los dineros recaudados por este concepto serán girados con corte al día treinta de cada mes, durante el mes siguiente.

**Parágrafo 1°.** Las Asambleas Departamentales, Concejos municipales o Distritales, tendrán un plazo de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley para fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, correspondiente a los tramites asociados a los vehículos, que se adelanten en los correspondientes Organismos de Tránsito, relacionados con los

registros que conforman el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

La no expedición dentro del término establecido con la presente Ley, para fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, será causal de mala conducta por parte de los cuerpos colegiados.

**Parágrafo 2°.** Debido Proceso. Se garantiza el respeto al debido proceso, en cuanto a la aplicación del método para determinar las tarifas por derecho de tránsito, multas y demás trámites que se realizan en los organismos de tránsito, defendiendo los derechos de los ciudadanos y facilitando el acceso al sistema de acuerdo a los términos estipulados en la ley.

**Parágrafo transitorio.** A partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte suscribirá acuerdos de pago con las autoridades de tránsito de todos los niveles que se encuentren en estado de morosidad, frente al pago del 35% por derechos de tránsito, correspondiente a licencias de conducción, licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, por el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2009 al 31 de diciembre de 2015. Dichos acuerdos de pago podrán suscribirse hasta por el término de cinco (5) años, previa la verificación y validación de cada una de las obligaciones

**Artículo 4°. Detección Electrónica.** El registro de evidencia de la infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos móviles, deberá estar siempre regulada por un agente de tránsito quien debe estar presente y visible en el sitio del evento y en aras de cumplir con los criterios técnicos que ello implica, los dispositivos serán sometidos a mantenimiento de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y según las recomendaciones del fabricante o su representación oficial en Colombia.

**Artículo 5°.** Para efectos de normalizar la situación de los propietarios que han efectuado la enajenación de sus vehículos sin realizar los trámites de registro correspondientes, el Ministerio de Transporte establecerá en el término de seis (6) meses siguientes a la vigencia de la presente ley, el procedimiento especial para registrar ante un organismo de tránsito el traspaso de un vehículo a persona indeterminada y regular el procedimiento para que los organismo de tránsito proceda a realizar la cancelación del registro de aquellos vehículos que se encuentren registrados con la inscripción de persona indeterminada, una vez cumplido los requisitos que para ellos se establezcan.

**Parágrafo 1°.** Autorícese a los Departamentos, Municipios y Distritos, para condonar el valor del impuesto sobre vehículos automotores, sanciones e intereses demora, así como las multas de tránsito, a los propietarios, poseedores, tenedores o el representante de los herederos del propietario inscrito, de vehículos que han sufrido pérdida

definitiva de su automotor, como consecuencia de hurto o destrucción total por terrorismo, vandalismo o accidente; incautación o inmovilización por orden de autoridad competente (Fiscalía, Juzgado, Organismo de Transito y la Dian), a partir de la vigencia fiscal siguiente a la ocurrencia de cualquier de los hechos anteriormente descritos.

La señalada autorización de condonación se aplica de la misma manera a vehículos vendidos, permutados o rematados, que no han legalizado el traspaso y están bajo posesión de quien lo compro, lo remato, o de un tercero, cuando respecto a los mismos ha transcurrido un lapso de cinco o más años sin conocer el destino final, y poseen sentencia declarativa y estimatoria por desaparición, documentada de vehículo, expedida por la autoridad competente, para lo cual deberá acreditar tales requisitos ante las secretarías de hacienda departamentales y municipales.

**Parágrafo 2º.** Los beneficiarios antes citados, dispondrán de noventa (90) días hábiles a partir de la fecha de la publicación de la presente ley para la cancelación de la matrícula del automotor, cuando haya lugar a ello, ante la respectiva secretaria de transito donde se encuentra registrado el automotor. Quienes no realicen el referido tramite dentro del pazo citado, no tendrán derecho al beneficio

concedió y no podrán nuevamente acceder a las condonaciones establecidas en este artículo.

**Artículo 6º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación.

**CONTENIDO**

Gaceta número 1156 - viernes, 29 de noviembre de 2019

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, 27 de 2019 Senado, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito. ....	1
Informe de ponencia para primer debate en Senado, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 50 de 2019 Senado (179 de 2018 – Cámara), por la cual se crea el Consejo Nacional de Planeación Lingüística de la Lengua de Señas Colombiana (LSC) con el objetivo de concertar la política pública para sordos del país. ....	15
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 133 de 2018 Cámara, 181 de 2019 Senado, por medio de la cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se condonan unas deudas de las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.....	22