REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XIX - Nº 873 Bogotá, D. C., lunes, 8 de noviembre de 2010 EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 272 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002.

Doctor

DIEGO PATIÑO AMARILES

Presidente.

Comisión Sexta Constitucional Permanente de Cámara de Representantes

Ciudad.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara,** *por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002*.

Señor Presidente:

Con fundamento en lo preceptuado en la Ley 5ª de 1992 y atendiendo el encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, comedidamente nos permitimos rendir el informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara,** *por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002*.

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de ley número 272 de 2010, Cámara, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes, el día 23 de febrero de 2010, por el señor Ministro de Transporte y publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 049 de 2010.

Posteriormente, y en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992, fue remitido para su correspondiente estudio, a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara, el día 5 de marzo de 2010.

Se rindió ponencia favorable para primer debate, siendo aprobado el proyecto de ley, en la sesión del día 16 de junio de 2010, en dicha Célula Legislativa, con las modificaciones propuestas en dicha ponencia y en el correspondiente debate.

II. OBJETIVO DEL PROYECTO

El Proyecto de ley número 272 de 2010, Cámara, tiene como objetivo, el de modificar y aclarar algunos artículos del actual Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, con el fin de superar inconvenientes e indebidas interpretaciones que se han presentado en los artículos que se modifican en este proyecto de ley.

III. ASPECTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

La Constitución Política de Colombia, en el artículo 24, establece que todo colombiano tiene el derecho a la libre circulación por el territorio nacional, pero que está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para garantizar la seguridad y comodidad de todos los habitantes, la preservación del medio ambiente y la protección del uso común del espacio público.

En desarrollo de este precepto constitucional, el Congreso de la República, mediante la Ley 769 del 6 de agosto de 2002, expidió el Código Na-

cional de Tránsito, el cual precisamente contiene las normas que regulan la circulación de peatones, pasajeros, conductores, agentes de tránsito, vehículos y en fin, de todos los usuarios de las vías, tanto públicas como privadas abiertas al público, al igual que las que regulan las actuaciones y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Con fundamento en lo anterior, se concluye que 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, como se hace a través del Código Nacional de Tránsito y, por tanto, que es de su resorte introducirle modificaciones, adiciones y ajustes, para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos.

IV. ALCANCES Y CONVENIENCIA DEL PROYECTO

El proyecto materia del presente análisis, como se ha señalado, busca modificar y ajustar algunos artículos de la Ley 769 de 2002, algunos de los cuales han sido modificados a través del tiempo, por las Leyes 903 de 2004, 1281 de 2009, 1383 de 2010 y 1397 de 2010.

Se considera que el contenido de la presente iniciativa, tal y como fue aprobada en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, el pasado 16 de junio de 2010, necesita modificarse, por las siguientes razones:

En primer lugar, el artículo 1° del proyecto contempla la modificación del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por las Leyes 1383 de 2010 y 1397 de 2010, en el cual se establecen los requisitos que se deben exigir y cumplir para la expedición de la Licencia de Conducción.

Dicho ajuste, el cual vale la pena resaltar, ya se incorporó a la Ley 769 de 2002, por medio de la reciente Ley 1397 del 14 de julio de 2010. Y con este proyecto de ley se pretende definir y complementar con toda claridad los exámenes y pruebas que deben presentar y realizar los interesados en la expedición de la licencia de conducción, en consecuencia, se establece como ha quedado contemplado en la Ley 1397 del 14 de julio de 2010, que se debe presentar el certificado de aptitud y conocimientos expedido por una Escuela de Enseñanza Automovilística, aprobar un examen teórico-práctico de conducción y presentar el certificado de aptitud física y mental para conducir.

Con esto se suprime la alternativa que inicialmente contemplaba el Código, de poder presentar el Certificado de la Escuela de Conducción o el Examen teórico-práctico ante el organismo de tránsito, posibilidad que en la práctica originaba que en todos los casos únicamente se presentara la referida certificación de la Escuela, sin que se verificara que efectivamente el aspirante a la licencia tuviera los conocimientos y la destreza requeridos; es decir, la idoneidad para conducir, de tal manera que no se ponga en peligro su seguridad y la de los demás usuarios de la vía, peatones, pasajeros y otros conductores.

Como segundo aspecto importante, el proyecto de ley busca que para el caso de los conductores de vehículos de servicio público, además de los requisitos del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, se deba presentar la certificación expedida por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), que acredite competencias laborales en materia de conducción en servicio público, lo cual se constituye en la validación de idoneidad para comprobar el desempeño y la experiencia del conductor dentro del servicio público, exigencia con la cual se quiere fortalecer más los controles a los conductores de esta clase de vehículos, ya que su responsabilidad para con los usuarios de estos servicios y con los usuarios de las vías, así lo exige. Con este proyecto de ley se hace necesario tener una formación acorde con su labor y la experticia necesaria para realizar su trabajo y como tal, poder cumplir a cabalidad la responsabilidad social de conducir vehículos de servicio público.

El artículo 2° del proyecto modifica el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, actualmente modificado por la Ley 1383 de 2010, en el cual se establecen las causales de suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción. En tal sentido, la iniciativa busca corregir el contenido de la Ley 1383 de 2010, en la que se suprimió como causal de suspensión de la licencia, la reincidencia en la violación de las normas de tránsito, causal que sí estaba contemplada inicialmente en la Ley 769 de 2002 y que es conveniente incluir en este artículo, en primer lugar se debe subsanar este error y, además, por razones de unidad de materia y técnica jurídica, al dejar expresamente señaladas las causales de suspensión y cancelación en un mismo artículo y, de esta manera, facilitar la interpretación y aplicación de la Ley 769 de 2002.

En el artículo 3° se introducen modificaciones al parágrafo 1º del artículo 27 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 903 de 2004, específicamente otorgándole la facultad al Ministerio de Transporte, para que cuando las circunstancias lo ameriten, se permita el cambio de servicio de los vehículos, cambio que en virtud de la Ley 903 de 2004 se permitió solamente y por un término de seis (6) meses, de particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas, quedando en consecuencia prohibidos todos los cambios de servicio, a partir de dicho término.

Esto considerando particularmente que es conveniente que en ciertos casos, por razones técnicas o por los avances y cambios en materia de movilidad en el país, se puedan autorizar los cambios de servicio, bajo precisos parámetros fijados por la autoridad competente, es decir, por el Ministerio de Transporte.

El artículo 4° de la iniciativa se modifica el parágrafo nuevo incluido en el artículo 27 de la Ley 769 de 2002, por la Ley 903 de 2004, señalándose expresamente que los vehículos tipo taxi no se podrán cambiar de servicio, en específico, de público a particular y, en consecuencia, que un taxi se debe someter a la desintegración física total, para poder efectuar su reposición o reemplazo. Con este ajuste se pretende suprimir la posibilidad que en virtud de la Ley 903 de 2004, tienen actualmente los vehículos clase taxi, de pasar del servicio público al particular, después de estar prestando el servicio público como mínimo durante cinco (5) años, posibilidad con la cual se ha venido afectando negativamente la movilidad y el servicio, especialmente en las grandes ciudades del país, debido a que en muchos casos se realiza el cambio de servicio y de placa, pero se sigue prestando el servicio público de manera informal, en detrimento de la seguridad de las personas y en perjuicio de los servicios legalmente autorizados, además de contribuir al incremento de la congestión y el deterioro ambiental en las vías públicas.

En el artículo 5° hace referencia a la modificación del parágrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2002, que se debe subsanar debido a las dificultades que se han venido presentando en el tema del registro inicial de los vehículos, debido a las disposiciones contenidas en la Ley 1281 de 2009, en donde se establecieron diferentes condiciones para realizar la comercialización y el registro de vehículos importados, con respecto a los de fabricación nacional, generando grandes dificultades en el sector automotriz. Esto considerando que la menciona Ley 1281 de 2009 contempla que los vehículos importados solo se pueden comercializar durante el año en que el fabricante creó el modelo y los dos primeros meses del año siguiente, mientras que para los de fabricación nacional, se puede hacer en cualquier año subsiguiente.

Con la modificación planteada se pretende entonces dejar en igualdad de condiciones, la comercialización de vehículos importados y la de automotores de fabricación nacional, permitiéndose el ingreso, la comercialización y el registro de vehículos nuevos ante los organismos de tránsito, inclusive los saldos de vehículos, con posterioridad al año modelo asignado por el fabricante, siempre que la inscripción ante el organismo de tránsito se efectúe dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo, lo cual se debe demostrar con la fecha de la respectiva factura de compra.

Además, en este artículo se introduce un parágrafo transitorio, con el propósito de permitir durante un plazo perentorio de siete (7) meses, contados a partir de la promulgación de la ley, el registro de vehículos usados que hayan sido adquiridos con anterioridad al 1° de junio de 2010 y que en dicha fecha no hayan sido debidamente registrados ante los organismos de tránsito. Este precepto se incorpora a la norma, con el fin de solucionar la problemática que existe actualmente en el país, en especial en las zonas apartadas del territorio nacional, específicamente, en Departamentos como Vichada, Vaupés, Guaviare y Guainía, en donde existen motocicletas y otros vehículos automotores, adquiridos, desde hace varios años, por personas naturales y jurídicas, incluso por entidades del Estado, que por diversas razones, dentro de las cuales se encuentran la costumbre y la falta de control de las autoridades de tránsito, muchas veces por la inexistencia de estas, no se realizó su registro inicial en forma oportuna; desde el momento de adquisición estos vehículos han venido circulando por las vías públicas de dichos territorios sin las correspondientes placas, situación que es necesario y conveniente atender y corregir. Para tal efecto, el proyecto contempla que el Ministerio de Transporte, dentro de los treinta (30) días siguientes a la publicación de la ley debe fijar el procedimiento y los requisitos que se deben acreditar para efectuar el mencionado registro inicial.

Vale la pena agregar que esta medida tiene gran importancia, máxime si se tiene en cuenta que con la entrada en funcionamiento del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), es indispensable que se logre lo más pronto posible la consolidación de toda la información del parque automotor del país y, además, que con fundamento en la legislación vigente, no es posible adelantar el registro inicial de dichos vehículos, por haber sido comercializados en años anteriores y ser usados.

El artículo 6° de la iniciativa introduce una modificación al inciso primero del artículo 47 de la Ley 769 de 2002, con el fin de darle coherencia a la normatividad, en lo que tiene que ver con el plazo para efectuar la inscripción o registro de un vehículo ante los organismos de tránsito. En tal sentido, se amplía el plazo hoy fijado en este artículo de la Ley 769, de sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo, a noventa (90) días, término que ha quedado contemplado en el artículo precedente del proyecto de ley.

En el artículo 7° se modifica el artículo 154 de la Ley 769 de 2002, norma en donde se establece el régimen de sanciones que se le debe aplicar a

los Centros de Enseñanza Automovilística, el cual no estaba definido inicialmente en la referida Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito. Sobre este aspecto es de resaltar, en primer lugar, que la iniciativa pretendía llenar el vacío del Código Nacional de Tránsito, que no contemplaba cuáles sanciones se debían aplicar específicamente a estos centros y únicamente se limitaba a señalar, en el artículo 154, que el incumplimiento a las disposiciones que regulan su funcionamiento, sería sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta, según lo estipulara la autoridad competente y, en segundo término, que la reciente Ley 1397 de 2010, recoge íntegramente la propuesta contenida en el proyecto, es decir que en virtud de la citada Ley 1397 de 2010, el régimen de sanciones para los Centros de Enseñanza Automovilística, ya se encuentra hoy incorporado al Código Nacional de Tránsito.

Finalmente, el artículo octavo del proyecto contiene la vigencia de la ley, la cual empezará a regir a partir de su sanción y promulgación.

V. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY

Considerando que con motivo del trámite del presente proyecto de ley y la preparación de la ponencia para segundo debate, se han presentado inquietudes y aportes sobre la iniciativa y otros aspectos del Código Nacional de Tránsito y adicionalmente, que ha entrado en vigencia la Ley 1397 del 14 de julio de 2010, la cual como se ha mencionado anteriormente, recoge y contiene varios puntos planteados e incluidos en este proyecto de ley, los ponentes consideramos conveniente y oportuno, modificar el articulado del proyecto, con el objetivo de incorporar los ajustes que a nuestro juicio y, por las razones expuestas, son importantes para darle mayor alcance, claridad y aplicación al proyecto.

En tal sentido, en primer lugar se incluyen dos artículos nuevos, los cuales están orientados a derogar los artículos 10 y 11 del actual Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2010, artículos que contemplan, la implementación del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por parte de la Federación Colombiana de Municipios en el artículo 10, así como las características que debe tener el sistema, en el undécimo (11) artículo en donde se establecen las características, el montaje y la actualización de la información serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios y que una vez implementado el sistema, la Federación entregará la información al Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Al respecto es importante observar que como se desprende del referido articulado, la motivación de crear el SIMIT fue la de contar con un sistema de información sobre infracciones y multas a nivel nacional, para poder hacer el debido seguimiento, así como para hacer exigible el respectivo pago y evitar que se adelantaran y se adelanten trámites ante los organismos de tránsito del país, sin estar a paz y salvo por estos conceptos y de esta manera, contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, derivados de las multas y sanciones por infracciones de tránsito, que se cometieran y se cometan en sus respectivas jurisdicciones. En la fecha de expedición del Código, es decir en el año 2002, resultaba de gran utilidad la creación de este sistema, por cuanto la información sobre multas y sanciones se manejaba en forma dispersa y no existía una base de datos consolidada y confiable que les permitiera a los Organismos de Tránsito obtener los recursos que les correspondían por estos conceptos y rechazar trámites a los infractores que estuvieran adeudando multas.

Ahora bien, si se analizan las condiciones actuales, resulta fundamental resaltar, que con la entrada en funcionamiento del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el cual, dicho sea de paso, empezó a implementarse desde el mes de octubre del año 2009, es decir, hace aproximadamente un (1) año, se está generando un gran sistema de información a nivel nacional, el cual le permite a todas las autoridades de tránsito, y muy especialmente a todos los organismos de tránsito, consultar en línea y en tiempo real no solo la base de datos de las infracciones de tránsito, sino los Registros Nacionales de Automotores, Conductores, Empresas de Transporte, Licencias de Tránsito, Centros de Enseñanza Automovilística, Seguros, personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al tránsito, remolques y semirremolques, y accidentes de tránsito, lo cual hace que el SIMIT sea innecesario y un doble gasto para las finanzas del Estado.

Como bien lo han planteado diferentes autoridades de tránsito a nivel nacional, se está generando en la práctica una duplicidad en cuanto al manejo de la información de las infracciones de tránsito, teniendo en cuenta que por un lado la registra y maneja el SIMIT y, por otro, que también, con fundamento en la ley, la consolida y maneja el RUNT y, por tanto, es indispensable y muy conveniente suprimir el SIMIT, sistema de información que como se ha indicado fue creado por los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002 y que lleva la Federación Colombiana de Municipios.

Para mayor sustento y comprensión de esta propuesta, es conveniente recordar que el procedimiento que se debe seguir ante la comisión de

una infracción de tránsito está contemplado en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito, en el que se estipula que el agente que conoce el caso elabora la orden de comparendo en la que se ordena al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente y, además, que dentro las doce (12) horas siguientes debe entregar la copia del comparendo al funcionario competente y, finalmente, que cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

Es decir que elaborado el comparendo, el primer destinatario de dicho documento público es la autoridad de tránsito competente, la cual es la encargada de decidir, en audiencia sobre la aplicación de una multa o sanción o la exoneración del presunto infractor. Es de agregar, que con fundamento en los comparendos que reciben las autoridades de tránsito, el SIMIT, alimenta sus registros y que las decisiones que tomen dichas autoridades, también deben ser comunicadas al SIMIT, para actualizar los registros a nivel nacional, lo cual también se debe hacer con el RUNT.

Teniendo en cuenta lo anterior y que con la entrada en funcionamiento del RUNT, los Organismos de Tránsito están conectados en línea con el sistema, no tiene sentido y no existe la necesidad de que las autoridades de tránsito le continúen entregando la información sobre las infracciones al SIMIT, para que este las reporte al RUNT, como se establece en el numeral 1, del literal b), del artículo 10 de la Ley 1005 de 2006 y lo práctico, lógico y más conveniente para las finanzas del Estado es que las propias autoridades de tránsito que reciben los comparendos de los agentes en forma directa incorporen la información al RUNT, con lo cual se logra una reducción sustancial en tiempo y en costos.

A todo lo anterior se suma el hecho de que al suprimirse el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), se libera a los municipios de la obligación que en virtud del artículo 10 del Código tienen actualmente de ceder a la Federación Colombiana de Municipios el 10% de los valores que se recauden por concepto de las multas, obligación que desde la entrada en vigencia del SIMIT ha generado diversas controversias, interpretaciones e incluso procesos judiciales, como lo es el caso en que la Federación Colombiana de Municipios tiene un litigio desde hace varios años en contra de la ciudad de Bogotá, Distrito Capital, y cuyas pretensiones ascienden aproximadamente a 43.000 millones de pesos, suma que resulta de liquidar el 10% sobre las multas pagadas en Bogotá y por las cuales el Distrito no ha hecho el giro correspondiente por considerar que de acuerdo al Código de Tránsito y a su autonomía no está en la obligación de reconocer estos recursos al SIMIT.

Por último que como consecuencia de la eliminación de la citada obligación, se incrementan en la misma proporción los ingresos de los organismos de tránsito, por concepto de multas, lo que a su vez, necesariamente, se debe traducir en mayores acciones en pro de la movilidad y la seguridad vial en todo el país, teniendo presente que los dineros recaudados por este rubro, tal como lo estipula el mismo Código Nacional de Tránsito, en los artículos 159, modificado por la Ley 1383 de 2010 y el 160 de la misma norma, estos dineros se deben destinar a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, y los destinados a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, hasta en un (50%) de las multas impuestas sobre las vías nacionales, así como a la capacitación del personal adscrito a las autoridades de tránsito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad de la Policía Nacional, a lo largo de la red vial nacional, también se debe invertir en locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de Escuelas de Seguridad Vial de la Policía Nacional y, por ende, y muy importante, reforzar los planes y los programas que redunden en la protección de la vida y la integridad de todos los colombianos en todas nuestras vías.

En segundo lugar, se modifica el artículo primero del proyecto aprobado en primer debate, con el objetivo de ajustar su contenido y redacción, teniendo en cuenta lo determinado en las Leyes 1383 de 2010 y en la reciente 1397 del 14 de julio de 2010, para poderlo armonizar con lo planteado en esta iniciativa, de tal manera, que para segundo debate se pueda considerar y debatir un texto que recoja con toda claridad, los requisitos que se deben acreditar para la expedición de la licencia de conducción, a los cuales hace referencia este artículo.

Sobre este particular es de mencionar que con respecto a la reciente Ley 1397 de 2010 es conveniente aclarar y no dar lugar a erradas interpretaciones, en el sentido que solo existen dos categorías, una para vehículos de servicio diferente al público y otra para los de servicio público, así como sus respectivos requisitos. Ya que como se plantea en la Ley 1383 de 2010, es la redacción correcta y no como lo señala hoy la Ley 1397, en la que se dice que existen los vehículos particulares y otra, que es la de servicio público. Esto por cuanto según el mismo Código de Tránsito, además de los vehículos de servicio particular y de servicio público, existen vehículos de servicio oficial y de servicio diplomático o consular, sobre los cuales

se generaría controversia y dudas sobre la aplicación de la ley a estos sujetos de derecho de transito en Colombia.

Adicionalmente, se considera conveniente incluir dentro de los requisitos exigidos para los interesados en obtener la licencia de conducción de vehículos de servicio público, la profesionalización del conductor y como tal, modificar la exigencia aprobada en primer debate, del certificado de competencias laborales expedido por el Sena, por la profesionalización. Esto con el propósito de lograr, hacia el futuro, que los conductores de servicio público tengan una formación de nivel técnico profesional o tecnológico de educación superior específica que esté acorde con la responsabilidad que implica la realización de una actividad catalogada como peligrosa, como es la conducción de un vehículo y más aún, tratándose de un servicio público, el cual se debe prestar con los mayores estándares de seguridad y calidad, para proteger la integridad y la vida de los usuarios.

Por esta razón, es fundamental que los conductores de servicio público sean personas con una adecuada e integral formación, máxime, si se tiene en cuenta que en forma permanente están expuestos a las diversas condiciones que se presentan en el tránsito de vehículos y peatones, en las calles y carreteras del país. De igual manera, considerando que hoy en día este tipo de exigencias se está aplicando en diversos países del mundo, precisamente, con el objetivo de mejorar los niveles de seguridad y contribuir a la reducción de la accidentalidad vial y, finalmente, que con los cambios que se están dando en Colombia, en cuanto a la prestación del servicio de transporte público, especialmente de pasajeros, con la implementación de los sistemas masivos e integrados, es fundamental que se le dé la mayor atención a la formación del recurso humano, en bien de toda la sociedad. Vale la pena agregar que considerando que los procesos de profesionalización deben ser progresivos, se fija un término transitorio y prudencial de cinco (5) años, para que se pueda lograr este importante objetivo.

Por último, es de resaltar que a juicio de los ponentes, con respecto a la reciente Ley 1397 de 2010, no es conveniente incorporar el parágrafo tercero, toda vez, que dicha ley establece que las personas naturales o jurídicas interesadas en obtener la acreditación como organismos certificadores de personas para la realización de las evaluaciones de aptitud física y de coordinación motriz para conducir deben presentar certificación del Ministerio de Transporte en el que conste que el respectivo Centro de Reconocimiento de Conductores ha realizado las citadas evaluaciones en el país, por cuanto con esta exigencia se está limitando la creación y oferta de los centros de reconocimiento de conductores y, por lo tanto, se está afectando la libertad de empresa y se está incurriendo en un posible favorecimiento para la creación de monopolios.

En cuanto al artículo 2° de esta iniciativa, se modifica la redacción, tanto del enunciado como del contenido, con el fin de darle mayor claridad y coherencia a la norma, con respecto a lo estipulado más adelante en el Código Nacional de Tránsito, específicamente en el artículo 124. En tal sentido, se propone que en el numeral del artículo 26 del Código, relacionado con la suspensión de la licencia de conducción por reincidencia, se contemple simplemente como causal de suspensión, reincidir en la violación de las normas de tránsito, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 124 del Código. Esto teniendo en cuenta que en dicho artículo expresamente se define como reincidencia: "***cometer más de una falta a las normas de tránsito en un período de seis meses***" y la respectiva sanción: "***suspensión de la licencia de conducción por el término de seis meses y en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción***", y es que el texto aprobado en primer debate contempla como causal, la reincidencia, pero, de una misma norma y en un periodo no superior a un año, lo cual difiere sustancialmente y favorece enormemente al infractor reincidente y ese no es el espíritu de la norma, con respecto a lo establecido inicialmente en el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, situación que en consecuencia debe ser corregida para evitar contradicción, confusión e interpretaciones indebidas de la norma.

En relación con los artículos 3° y 4° del proyecto, se plantea como ajuste para segundo debate, unificarlos en un solo artículo, considerando que ambos hacen referencia al artículo 27 de la Ley 769 de 2002. El primero, al parágrafo 1º del artículo 27 en donde se conceden facultades al Ministerio de Transporte, para autorizar los cambios de servicio y el segundo, al parágrafo nuevo, incluido en el artículo 27 de la citada Ley 769 de 2002, por la Ley 903 de 2004, que introduce la prohibición de efectuar el cambio de servicio para los taxis.

Además, se considera oportuno y conveniente en este artículo limitar la facultad que se le está dando al Ministerio de Transporte de autorizar los cambios de servicio, de tal manera que cuando se justifique puedan autorizarse dichos cambios, pero únicamente de servicio público a servicio particular, toda vez que al dejarse sin limitación, se podría dar la posibilidad de autorizar cambios de particular a público, en detrimento de la seguridad y comodidad de los usuarios, ya que necesariamente los vehículos de servicio público, deben tener mayores exigencias en cuanto a las especificaciones y

características técnicas. De igual forma, y por las mismas razones, es conveniente limitar la clase de vehículos a los que se les permitiría el cambio de servicio y en consecuencia incluir en el articulado, que solo se pueda autorizar el referido cambio de servicio a vehículos clase campero, volquetas y camionetas doble cabina, teniendo en cuenta que por el tipo de servicio que prestan se justifica que tengan esta posibilidad.

Al respecto es importante resaltar que los camperos de servicio público generalmente se han destinado a cubrir las necesidades de movilización en los sectores rurales y que en muchas zonas del país, como la zona cafetera, se constituyen en un verdadero patrimonio nacional y, por tanto, es conveniente que puedan hacer el cambio de servicio público a particular y de esta manera contribuir, por una parte a la modernización del equipo destinado al servicio rural y, por otra, a la debida conservación de los camperos que pasen al servicio particular y puedan pasar a ser piezas de colección. De igual modo, para el caso de las volquetas y camionetas doble cabina, vehículos estos que en su gran mayoría se destinan al servicio de grandes empresas y obras en el país y que por razones de seguridad y costos de operación contractualmente se contempla que el modelo de dichos vehículos debe estar entre los 3 y los 5 años para poderlo contratar y, por tanto, que si bien no es posible que sigan en el servicio público, si sería viable que pudieran ser utilizados para suplir las necesidades privadas y como tal, pasar al servicio particular.

Finalmente, en el parágrafo 2º de este artículo en donde se establece la prohibición del cambio de servicio para los taxis, se suprime la descripción que se hace de dichos vehículos, en donde expresamente se indica que taxi de servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros y se deja entonces, solo taxi, considerando que el propio Código Nacional de Tránsito, en el artículo 2º, define con toda claridad al taxi, precisamente como el vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros, razón por la cual no se considera necesario incluir en el citado artículo la definición.

En el artículo quinto del proyecto, el ajuste planteado consiste en enunciar la modificación no solo del parágrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2002, el cual ha sido modificado por las Leyes 903 de 2004 y 1281 de 2009, sino de todo el artículo. Esto con el único objetivo de incluir en esta reforma todo el contenido de esta parte del Código, dejando solo un artículo y de esta manera facilitar su consulta y comprensión y evitar la dispersión de normas. Adicionalmente, considerando que con la aprobación, en primer debate, del nuevo parágrafo transitorio que tiene que ver con la materia regulada en este artículo, es decir, el registro inicial de los vehículos, también es conveniente que se numeren los parágrafos.

En segundo término, con respecto al contenido de este artículo, se propone modificar la redacción del inciso 3° del parágrafo 1°, para darle mayor claridad a la norma y en el parágrafo 2°, en donde se hace mención a la posibilidad de efectuar el registro inicial de vehículos usados, adquiridos por entidades públicas o personas naturales, se plantea incluir a las personas jurídicas, considerando que la problemática que se ha presentado en el país y que se pretende subsanar con este proyecto no solo ha ocurrido con personas naturales, sino también con algunas jurídicas.

El artículo 6° de la iniciativa modifica el inciso primero del artículo 47 de la Ley 769 de 2002. Y se propone también el ajuste, en cuanto a su alcance, de tal manera que se enuncie e incluya todo el artículo 47 y no limitarlo a un determinado inciso. Esto, como en el caso de los anteriores artículos, con el propósito de lograr mayor claridad y evitar la dispersión de las normas, al dejarse solo el primer inciso en esta nueva ley y el resto del articulado en la ley inicial: 769 de 2002.

Con respecto al artículo 7° del proyecto, el cual contiene la modificación del artículo 154 de la Ley 769 de 2002 y a través de la cual se incluye el régimen de sanciones para los centros de enseñanza automovilística, se elimina de la iniciativa, toda vez que la propuesta planteada y aprobada en primer debate fue recogida integralmente por la reciente Ley 1397 del 14 de julio de 2010, en el artículo cuarto (4º).

Teniendo en cuenta la eliminación que se planeta de los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002, que como se ha indicado contienen la creación y las características del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), es indispensable incluir un nuevo artículo, específicamente modificando el artículo 160 de la misma Ley 769 de 2009, en donde se especifica la destinación de los dineros recaudados por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, con el propósito de suprimir como beneficiaria de parte de estos recursos que equivalen al 10% que estipula el artículo 10 de la Ley 769 de 2002, que actualmente se destinan a la Federación Colombiana de Municipios, por cuanto al desaparecer la obligación de llevar el registro de sanciones, lógicamente, se debe eliminar la obligación de pagar el citado 10%.

Finalmente, es de agregar que al analizar el contenido del proyecto, así como las modificaciones planteadas para segundo debate, se concluye que las medidas propuestas efectivamente contribuyen al cumplimiento de los principios rectores contem-

plados en el mismo Código Nacional de Tránsito y en la Constitución Política de Colombia, especialmente con la seguridad de los usuarios que tienen que ver con la protección de la vida e integridad física de las personas y el respeto de los derechos ajenos, sin abusar de los propios como lo señala el numeral 1 del artículo 95 de Constitución Política.

Proposición:

Dese segundo debate al **Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara,** *por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002,* con las modificaciones propuestas.

De los honorables Representantes.

Diego Naranjo Escobar, Ponente Coordinador;

Wilson Arias Castillo, Ponente; *Carlos Amaya Rodríguez*, Ponente.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 272 DE 2010 CÁMARA, ***por la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002.***

"Artículo nuevo. Deróguese el artículo 10 de la Ley 769 de 2002.

Artículo nuevo. Deróguese el artículo 11 de la Ley 769 de 2002.

Modifíquese el artículo 1º del Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara, el cual quedará así:

Primero. **Modifíquese** el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, **modificado por las Leyes 1383 de 2010 y 1397 de 2010**, el cual quedará así:

Artículo 19. ***Requisitos.*** Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos **automotores,** quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente al servicio público:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.

3. Presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística inscrito ante el RUNT.

4. Aprobar un examen teórico **de conducción y un examen** práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos **descritos en el parágrafo del artículo 2° de la Ley 1397 de 2010,** que cumplan la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

5. **Presentar** certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, **de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida dicho Ministerio** y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores.

Para vehículos de servicio público:

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, **pero referidos a la conducción de vehículos de servicio público, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, en la cual se debe tener en cuenta que los conductores de servicio público deben recibir capacitación y formación orientada a su profesionalización y como tal, acreditar la aprobación del nivel técnico profesional o tecnológico de educación superior en el área y adicionalmente** tener, por lo menos, dieciocho (18) años cumplidos.

Para la progresiva y total implementación de la profesionalización de los conductores de servicio público, se establece un período de transición de cinco (5) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

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

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará para que en un plazo de hasta 12 meses los centros de reconocimiento de conductores cumplan con los requisitos de habilitación y acreditación.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte reglamentará los costos del examen, teniendo como referencia los valores actuales, haciendo ajustes anuales hasta por el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Segundo. Modifíquese el artículo 2º del Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara, el cual quedará así:

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

Artículo 26. ***Causales de suspensión o cancelación.***

La licencia de conducción se suspenderá:

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

2. Por decisión judicial.

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

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

5. Por reincidir en la violación **a las** norma**s** de tránsito, **conforme a lo señalado en el artículo 124 de presente código.**

La licencia de conducción se cancelará:

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

2. Por decisión judicial.

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

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

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

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

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

***Parágrafo*.** La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella. La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código Contencioso Administrativo".

Tercero. Modifíquese el artículo 3° del Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara, el cual quedará así:

Artículo 3°. Modifíquese el **artículo** 27 de la Ley 769 de 2002, **modificado por la Ley 903 de 2004,** el cual quedará así:

"**Artículo 27.** ***Condiciones de cambio de servicio.*** El Ministerio de Transporte podrá autorizar el cambio de servicio**, de público a particular de los vehículos clase campero, volqueta y camioneta doble cabina** y para el efecto establecerá los requisitos y el procedimiento.

Parágrafo 1°. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

Parágrafo 2°. Los vehículos clase taxi, no se podrán cambiar de servicio y deberán ser sometidos a desintegración física total para ser retirados del servicio y tener derecho a su reposición".

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

Cuarto. Suprímase el artículo 4° del Proyecto de ley número 272 de 2010, Cámara.

Quinto. Modifíquese el artículo 5° del Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara, el cual quedará así:

Modifíquese el **artículo** 37 de la Ley 769 de 2002, modificado por las Leyes 903 de 2004 y 1281 de 2009, el cual quedará así:

Artículo 37. ***Registro inicial.*** **El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.**

Parágrafo 1°. Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante.

Los saldos de vehículos se podrán comercializar y registrar con posterioridad al año modelo, siempre que la inscripción ante el organismo de tránsito se efectúe dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo,

que se demostrará con la fecha de la factura de compra.

Los vehículos cuyo año modelo asignado por el fabricante **sea** posterior al de su comercialización, **su registro** inicial **se podrá llevar acabo conforme a lo señalado en el inciso anterior o durante el año de su comercialización**.

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

Parágrafo 2°. Transitoriedad. Autorícese por **el término** de siete (7) meses, contados a partir de la fecha de la promulgación de la presente ley, el registro inicial de vehículos usados que hayan sido adquiridos antes del 1° de junio de 2010, por entidades públicas o personas naturales **o jurídicas** y que en dicha fecha, no hayan sido debidamente registrados ante los organismos de tránsito. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los treinta (30) días siguientes a la promulgación de la ley, el procedimiento y los requisitos que serán necesarios acreditar para efectuar dicho registro.

Sexto. Modifíquese el artículo 6° del Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara, el cual quedará así:

Artículo 6°. Modifíquese el **artículo** 47 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 47. ***Tradición del dominio.*** La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar.

Séptimo. Suprímase el artículo 7° del Proyecto de ley número 272 de 2010, Cámara.

Octavo. Artículo nuevo. Modifíquese el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 160. ***Destinación.*** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

Noveno. Modifíquese el artículo 8° del Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara, el cual quedará así:

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de promulgación **y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial las Leyes 903 de 2004 y, 1281 de 2009, los artículos 5° y 7° de la Ley 1383 de 2010, el artículo 3° de la Ley 1397 de 2010 y el numeral 1 del literal b), del artículo 10 de la Ley 1005 de 2006.**

De los honorables Representantes.

Diego Naranjo Escobar, Ponente Coordinador;

Wilson Arias Castillo, Ponente; *Carlos Amaya Rodríguez*, Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 272 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Deróguese el artículo 10 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 2°. Deróguese el artículo 11 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 3°. El artículo 19 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 19. ***Requisitos.*** Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos automotores, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente al servicio público:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener dieciséis (16) años cumplidos.

3. Presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística inscrito ante el RUNT.

4. Aprobar un examen teórico de conducción y un examen práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos descritos en el parágrafo del artículo 2° de la Ley 1397 de 2010, que cumplan la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

5. Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida dicho Ministerio y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores.

Para vehículos de servicio público:

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, pero referidos a la conducción de vehículos de servicio público, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, en la cual se debe tener en cuenta que los conductores de servicio público deben recibir capacitación y formación orientada a su profesionalización y como tal, acreditar la aprobación del nivel técnico profesional o tecnológico de educación superior en el área y, adicionalmente, tener, por lo menos, dieciocho (18) años cumplidos.

Para la progresiva y total implementación de la profesionalización de los conductores de servicio público, se establece un período de transición de cinco (5) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

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

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará para que en un plazo de hasta 12 meses los centros de reconocimiento de conductores cumplan con los requisitos de habilitación y acreditación.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte reglamentará los costos del examen, teniendo como referencia los valores actuales, haciendo ajustes anuales hasta por el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Artículo 4°. El artículo 26 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

"Artículo 26. ***Causales de suspensión o cancelación***.

La licencia de conducción se suspenderá:

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

2. Por decisión judicial.

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

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

5. Por reincidir en la violación a las normas de tránsito, conforme a lo señalado en el artículo 124 de presente código.

La licencia de conducción se cancelará:

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

2. Por decisión judicial.

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

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

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

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

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

Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella. La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código Contencioso Administrativo."

Artículo 5°. El artículo 27 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

"**Artículo 27.** ***Condiciones de cambio de servicio.*** El Ministerio de Transporte podrá autorizar el cambio de servicio de público a particular, de los vehículos clase campero, volqueta y camioneta doble cabina y para el efecto establecerá los requisitos y el procedimiento.

Parágrafo 1°. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

Parágrafo 2°. Los vehículos clase taxi, no se podrán cambiar de servicio y deberán ser sometidos a desintegración física total para ser retirados del servicio y tener derecho a su reposición".

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

Artículo 6°. El artículo 37 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 37. ***Registro inicial.*** El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Parágrafo 1°. Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante.

Los saldos de vehículos se podrán comercializar y registrar con posterioridad al año modelo, siempre que la inscripción ante el organismo de tránsito se efectúe dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo, que se demostrará con la fecha de la factura de compra.

Los vehículos cuyo año modelo asignado por el fabricante sea posterior al de su comercialización, su registro inicial se podrá llevar acabo conforme a lo señalado en el inciso anterior o durante el año de su comercialización.

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

Parágrafo 2°. ***Transitoriedad.*** Autorícese por el término de siete (7) meses, contados a partir de la fecha de la promulgación de la presente ley, el registro inicial de vehículos usados que hayan sido adquiridos antes del 1° de junio de 2010, por entidades públicas o personas naturales o jurídicas y que en dicha fecha, no hayan sido debidamente registrados ante los organismos de tránsito. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte reglamentará, dentro de los treinta (30) días siguientes a la promulgación de la ley, el procedimiento y los requisitos que serán necesarios acreditar para efectuar dicho registro.

Artículo 7°. El artículo 47 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 47. ***Tradición del dominio.*** La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar.

Artículo 8°. El artículo 160 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 160. ***Destinación.*** De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combus-

tible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial las Leyes 903 de 2004 y, 1281 de 2009, los artículos 5º y 7º de la Ley 1383 de 2010, el artículo 3º de la Ley 1397 de 2010 y el numeral 1 del literal b), del artículo 10 de la Ley 1005 de 2006.

De los honorables Representantes,

Diego Naranjo Escobar, Ponente Coordinador;

Wilson Arias Castillo, Ponente; *Carlos Amaya Rodríguez*, Ponente.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 5 de noviembre de 2010

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara,** *por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002*.

La ponencia fue presentada por los honorables Representantes Diego Alberto Naranjo Escobar (Coordinador), Wilson Arias Castillo y Carlos Amaya Rodríguez.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 068/10 del 5 de noviembre de 2010, se solicita la publicación en la ***Gaceta del Congreso*** de la República.

El Secretario General Comisión Sexta Constitucional,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL 16 DE JUNIO DE 2010 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 272 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modificar el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener 16 años cumplidos.

3. Presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística inscrito ante el RUNT y debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.

4. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

5. Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por un centro de reconocimiento de conductores habilitado por el Ministerio de Transporte y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores.

Para vehículos de servicio público:

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, a excepción de la edad mínima que será de 18 años cumplidos y de los exámenes teórico-prácticos y de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos que estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público y acreditar la certificación expedida por el SENA en las normas de competencia laboral que constituyen la titulación correspondiente en la que se desempeñará.

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

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará para que en un plazo de hasta 12 meses los centros de reconocimiento de conductores

cumplan con los requisitos de habilitación y acreditación.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte reglamentará los costos del examen, teniendo como referencia los valores actuales, haciendo ajustes anuales hasta por el índice de precios al consumidor, IPC."

Artículo 2°. Adiciónese un numeral al artículo 26 en las causales de suspensiones el cual quedará así:

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

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

2. Por decisión judicial.

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

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

5. Por reincidir en la violación de la misma norma de tránsito en un periodo no superior a un año. En este caso la suspensión de la licencia será por seis meses.

La licencia de conducción se cancelará:

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

2. Por decisión judicial.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 3°. Modificar el parágrafo 1º del artículo 27 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 903 de 2004, el cual quedará así:

"Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte podrá autorizar el cambio de servicio de los vehículos y para el efecto establecerá los requisitos y el procedimiento. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor".

Artículo 4°. Modificar el parágrafo nuevo incluido al artículo 27 de la Ley 769 de 2002 por la Ley 903 de 2004, el cual quedará así:

"Parágrafo nuevo. Los vehículos tipo taxi de servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, no se podrán cambiar de servicio y deberán ser sometidos a desintegración física total para ser retirados del servicio y tener derecho a su reposición".

Artículo 5°. Modificar el parágrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2002, modificado por las Leyes 903 de 2004 y 1281 de 2009, el cual quedará así:

"Parágrafo. Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante. Los saldos de vehículos se podrán comercializar y registrar con posterioridad al año modelo, siempre que la inscripción ante el organismo de tránsito se efectúe dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo, que se demostrará con la fecha de la factura de compra.

Los vehículos cuyo año modelo asignado por el fabricante es posterior al de su comercialización, procede su registro inicial desde el año de la comercialización y hasta el término señalado en el inciso anterior del presente parágrafo.

De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos oficiales o

voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años, y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley.

Parágrafo transitorio. Autorícese por un periodo de siete (7) meses, contados a partir de la fecha de la promulgación de la presente ley, el registro inicial de vehículos usados que hayan sido adquiridos antes del 1° de junio de 2010, por entidades públicas o personas naturales y que en dicha fecha no haya sido debidamente registrados ante los organismos de tránsito. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los treinta (30) días siguientes a la publicación de la ley, el procedimiento y los requisitos que será necesario acreditar para efectuar dicho registro."

Artículo 6°. Modificar el inciso 1° del artículo 47 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 47. Tradición del dominio. La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo."

Artículo 7°. Modificar el artículo 154 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 154. Centros de enseñanza. El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento establecido en el presente Código.

Las sanciones serán impuestas por la autoridad encargada de la vigilancia, supervisión y control de los Centros de Enseñanza Automovilística y consistirán en:

1. Multa.

2. Suspensión de la habilitación de los centros de enseñanza.

3. Suspensión de la licencia de los instructores en conducción.

4. Cancelación de la habilitación de los centros de enseñanza.

5. Cancelación de la licencia de los instructores en conducción.

Parágrafo 1°. Será sancionado con multa que oscilará entre uno (1) y trescientos (300) salarios mínimos legales diarios vigentes, teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción, el Centro de Enseñanza Automovilística que incurra en violación a la reglamentación que con base en el artículo 15 de la Ley 769 de 2002, expida el Ministerio de Transporte.

Cuando se trate de infracciones a la reglamentación establecida para los instructores en conducción, la multa se le aplicará al instructor y oscilará entre uno (1) y cincuenta (50) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Parágrafo 2°. Será sancionado con la suspensión de la habilitación hasta por seis (6) meses, de acuerdo con la gravedad de la falta, el centro de enseñanza de automovilística que reincida en el incumplimiento de las normas que regulen su constitución y funcionamiento.

Cuando la reincidencia de que trata este parágrafo sea a las normas que regulen la actividad de los instructores en conducción, se le suspenderá la licencia al respectivo instructor hasta por dos (2) meses, según la gravedad de la infracción.

Parágrafo 3°. Será sancionado con la cancelación de la habilitación, el centro de enseñanza automovilística que incurra por tercera vez en la causal de suspensión de que trata el parágrafo anterior. De igual forma, cuando se compruebe que los hechos que dieron origen al otorgamiento de la habilitación, no corresponden a la realidad y cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades.

Para el caso de los instructores en conducción, la licencia se les cancelará, cuando igualmente incurran por tercera vez en la causal de suspensión, contemplada en el parágrafo anterior".

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado el **Proyecto de ley número 272 de 2010 Cámara,** *por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002.* Lo anterior consta en el Acta número 22 del (16) de junio de dos mil diez (2010).

El Secretario General Comisión Sexta Constitucional Permanente,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2010