

Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20231081229871



07-11-2023

Bogotá, D.C.

Doctor  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario Comisión Sexta  
CÁMARA DE REPRESENTANTES  
Comisión.sexta@camara.gov.co  
Bogotá

Asunto: Comentarios Proyecto de Ley No. 093 de 2023C. *"Por medio de la cual se amplía el término de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público y se incentiva el buen comportamiento en seguridad vial."*

Respetado Secretario Rodríguez,

En atención al Proyecto de Ley No. 093 de 2023C. *"Por medio de la cual se amplía el término de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público y se incentiva el buen comportamiento en seguridad vial."*; al respecto, una vez analizado el contenido del Proyecto de Ley, se remite en archivo adjunto las consideraciones emitidas por esta Cartera Ministerial, en conjunto con la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el marco de sus competencias. Lo anterior, con el fin de que estos sean tenidos en cuenta, en el momento de discusión y votación.

Cordialmente,

  
**WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA**  
Ministro de Transporte

Anexo: Formato Comentarios

Revisó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel – Asesora Despacho Ministro   
Yadira Esther Cienfuegos Silvera – Asesora Despacho Ministro

Consolidó: Daili Jiménez V – Grupo Enlace Congreso

## FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** TRANSPORTE

**ENTIDAD QUE CONCEPTÚA:** Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial y Superintendencia de Transporte

**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:** 093 **AÑO:** 2023

**1er debate**     x    , **2do debate**                     

### TÍTULO DEL PROYECTO

*Por medio de la cual se amplía el término de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público y se incentiva el buen comportamiento en seguridad vial.*

### AUTOR (ES)

H.S.Honorio Miguel Henríquez Pinedo , H.S.Paloma Susana Valencia Laserna H.R.Olmes de Jesús Echeverría de la Rosa , H.R.Christian Munir Garcés Aljure , H.R.Modesto Enrique Aguilera Vides , H.R.José Jaime Uscátegui Pastrana , H.R.Yulieth Andrea Sánchez Carreño , H.R.Hugo Danilo Lozano Pimiento , H.R.Sandra Milena Ramírez Caviedes , H.R.Yenica Sugein Acosta Infante , H.R.Edinson Vladimir Olaya Mancipe , H.R.Juan Fernando Espinal Ramírez

### OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Ampliar los términos de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público de los que trata el inciso 2° del artículo 22 y de la Ley 769 de 2002 " Por la cual se expide el Código Nacional de tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

### COMPETENCIA LEGAL DEL CONGRESO y/o GOBIERNO NACIONAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal:

ES COMPETENTE

Si   X   No       

### ANÁLISIS JURÍDICO

Es importante resaltar que la propuesta de ampliación del término de vigencia de las licencias de conducción de vehículos de servicio público (Categorías C1, C2 y C3) en dos años, a través de la modificación del artículo 22 de la Ley 769 de 2002, para que este documento de tránsito tenga

una vigencia de cinco años; se sustenta principalmente, en los bajos niveles de incidencia del transporte público de pasajeros en los índices de siniestralidad vial del país<sup>1</sup>.

La modificación propuesta, se justifica con la información estadística del Observatorio Nacional de Seguridad Vial: El transporte en vehículos de servicio público es el más seguro. Así se podría afirmar con base en la distribución de los fallecidos en los últimos años por tipo de actor vial y la participación de los vehículos de servicio público.

En consecuencia, se puede decir que, la propuesta de modificación de la vigencia de este tipo de licencias de conducción, se da desde el punto de vista de los índices de siniestralidad de los vehículos de transporte público, circunstancia que se podría predicar de un comportamiento más seguro de quienes los conducen, es susceptible de ser acompañada. Asumiríamos como cierta la hipótesis, en este caso, según la cual la baja participación en la distribución de fatalidades se atribuye al buen ejercicio de la conducción.

Con la redacción del articulado tendríamos entonces que, se estaría creando una respuesta positiva por parte del Estado, a modo de reconocimiento de un comportamiento prudente, consistente en una medida creada sobre la aptitud en la conducción de los conductores de este tipo de vehículos.

Es preciso por otra parte destacar que uno de los objetivos que persigue la medida de renovación de licencias de conducción es la de velar porque los vehículos sean conducidos por personas que, además de ser aptas para adelantar dicha actividad de riesgo como es la conducción, no hayan sido sancionados por la infracción de normas de tránsito o que se encuentren a paz y salvo por concepto de multas impuestas por la misma causa, lo anterior de conformidad con lo que establece el artículo 23 del Código Nacional de Tránsito, al fijar una limitación al derecho de renovar la licencia de conducción, en los casos en los que contra su titular "*subsista una sanción contra su tenencia o figure como deudor al pago de infracciones debidamente ejecutoriadas*".

La modificación que se propone, por lo tanto, podría afectar la eficacia de esa medida de carácter disuasivo, que promueve, en parte, un ejercicio más responsable de la conducción por parte de quienes están autorizados para ello, comoquiera que las consecuencias del incumplimiento de las normas de tránsito se asumen como más cercanas (3 o menos años). La propuesta, dicho sea de paso, constituye claramente una flexibilización de la regla que se ha exigido durante los últimos dos décadas para la conducción de vehículos de servicio público, y a la cual se podría atribuir, a modo de hipótesis igualmente válida, la baja participación en la distribución de vehículos de servicio público en las cifras de siniestralidad vial.

La prestación del servicio de transporte público, como servicio y actividad económica que permite el desarrollo y constituye una garantía para la materialización de los más diversos derechos de la persona, está sujeta, debido a su importancia, a un intenso nivel de intervención por parte del Estado.

En Sentencia C-144 de 2009, Magistrado Ponente Mauricio González Cuervo<sup>2</sup>, haciendo referencia al transporte terrestre, la Corte Constitucional expresó:

***"El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de***

<sup>1</sup> Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en la distribución de fallecimiento de peatones en el 2021, los vehículos de transporte público de pasajeros estuvieron involucrados en un 6 %. En la distribución de fallecimiento de ciclistas en un 8 % y en motociclistas en un 4 %.

<sup>2</sup> Disponible para su consulta en línea en: el siguiente enlace [C-144-09 Corte Constitucional de Colombia](#)



transporte. **Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad**, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). **Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador (...)**" (negrilla propia)

Esta consideración de la Corte Constitucional, como ya se explicó, se fundamenta en la trascendencia que tiene el desplazamiento de las personas haciendo uso de los sistemas de transporte, de tal modo que el establecimiento de medidas debe propender por salvaguardar el ejercicio del derecho de la libertad locomoción para el ejercicio de otros derechos y al mismo tiempo debe minimizar al máximo los elevados riesgos que se desprenden de la actividad de conducir.

En el mismo pronunciamiento, la Corte Constitucional expresó:

**"La promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández), ese fin "se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...)" (C.P. art.2º), pues, <si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>".** (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Por otra parte, el artículo 3º del texto de proyecto, modifica el artículo 23º del Código Nacional de Tránsito, a través de la creación de un estímulo de índole económico para los conductores de vehículos de servicio público cuya licencia de conducción, durante su vigencia, no sea "reportada" en el SIMIT. El beneficio consiste en un "descuento en los costos asociados al trámite de renovación de la licencia de conducción", a saber: en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz y en el trámite de tránsito ante la autoridad local de tránsito.

Ahora bien, se comprende el ánimo dirigido a beneficiar económicamente a los conductores de vehículos de servicio público de transporte otorgando un plazo mayor en la vigencia de sus licencias, empero, debe realizarse un análisis jurídico con miras a comprender la razón del término que a la fecha se ha establecido para su vigencia y de esta manera, determinar si resulta viable ampliarlo.

Desde el punto de vista constitucional, la Carta Política de 1991 consagró en su artículo 24 como fundamento del servicio público de transporte que "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia".

Así, el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", reglamentado por el Decreto 348 de 2015, "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones.", establece lo siguiente:

"Artículo 5º. Reglamentado por el Decreto 348 de 2015. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, **implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo. (...).**" (Resaltado fuera de texto)

Por su parte, el Decreto 1079 de 2015, "Por medio de la cual se expide el Decreto Único Reglamentario de Transporte", dispone:

"Artículo 2.1.2.1. Definiciones generales. Para la interpretación y aplicación del presente Libro se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  
(...)

- **Transporte público:** de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, **en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.**" (Resaltado fuera de texto)

En este sentido, la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-075 de 1997, definió el carácter de servicio público, de la siguiente manera:

"(...) Se entiende el concepto de servicio público en el ámbito jurisprudencial y doctrinario como aquellas actividades que el Estado tiene el deber de prestar a todos los habitantes del territorio nacional, de manera eficiente, regular y continua, en igualdad de condiciones, en forma directa, o mediante el concurso de los particulares, con el propósito de **satisfacer las necesidades de interés general que la sociedad demanda.** (...)" (Resaltado fuera de texto)

De igual manera, respecto al servicio público de transporte, en la Sentencia C-391 de 2019, la Corte Constitucional ratifica la ratio decidendi contenida en la Sentencia C-450 de 1995 que ha sido reiterada además en las Sentencias C-033 de 2014 y T-987 de 2012, manifestando:

"Las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente **son servicios públicos esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud educación, trabajo, etc.). [...]** a juicio de la Corte no resultan irrazonables ni desproporcionadas las normas jurídicas mencionadas, en punto a considerar que, bajo el presente examen, en principio, dichas actividades constituyen servicios públicos esenciales". (Resaltado fuera de texto)

En este sentido, se deja claridad que, el transporte en sí mismo es un servicio público esencial, mismo que debe ser garantizado por el estado en condiciones de eficiencia y seguridad para sus usuarios, velando por el interés general de la sociedad.

Ahora bien, respecto a la licencia de conducción, la Ley 769 de 2002 consagra en su artículo segundo su definición, así: "Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional".

En cuanto a la modalidad de la licencia, el artículo 18 ibidem señala que la misma puede ser de servicio particular o público. Estas últimas se clasifican en categorías, las cuales son definidas por la Resolución 1500 de 2005 emanada por el Ministerio de Transporte, así: "(...) Las Licencias de



*Conducción de los vehículos de servicio público tendrán las siguientes categorías, dentro de una nomenclatura única:*

*C1 Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y microbuses.*

*C2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.*

*C3 Para la conducción de vehículos articulados”.*

Sobre a la vigencia de la licencia de conducción, han existido distintas normas que han modificado el texto del artículo 22 de la Ley 769 de 2002, el cual en su versión original señalaba: **“Las licencias de conducción para vehículos particulares tendrán una vigencia indefinida. Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de 3 años, al cabo de los cuales se solicitará su renovación adjuntando un nuevo certificado de aptitud física y mental y el registro de información sobre infracciones de tránsito del período vencido.**

**PARÁGRAFO. Todos los conductores de servicio público mayores de 65 años deberán renovar su licencia de conducción anualmente, demostrando su aptitud mediante certificación competente e idónea”.** (Negrilla fuera de texto)

En ese orden de ideas, la Ley 1383 de 2010 modificó a su vez el mentado texto, estableciendo que las licencias de conducción para vehículos de servicio diferente al público, tendrán una vigencia indefinida pero deberán ser refrendadas cada cinco (5) años para lo cual se practicará un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz; **y en materia de los vehículos de servicio público, la misma tendrá una vigencia de tres (3) años**, al cabo de los cuales se solicitará su refrendación, presentando un nuevo examen en ese sentido.

Así mismo, la norma referida determinó que, para los conductores de servicio público **mayores de sesenta (60) años, se deberá refrendar su licencia de conducción anualmente**, y cada tres (3) años los conductores de servicio diferente al público, a partir de los sesenta y cinco (65) años de edad.

Posteriormente, el Decreto 19 de 2012 nuevamente modifica las condiciones referidas (a la fecha son las que permanecen), estableciendo que las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.

En cuanto a las licencias de conducción para vehículos de servicio público, tendrán una vigencia de tres **(3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.**

De lo transcrito, se tiene que la norma sub examine en materia de la vigencia de las licencias de conducción, ha tendido a disminuir o a mantenerse atendiendo a criterios de aptitud física, mental y de coordinación motriz. En ese sentido, la vigencia de estas licencias para conductores de servicio público de transporte, se ha mantenido en 3 años para menores de 60 años de edad y se ha reducido a un año para mayores de 60 (antes 65 años).

Todo lo anterior con miras a garantizar aspectos como la seguridad vial, la calidad en el servicio público de transporte y la protección de las personas en calidad de pasajeros, a través de la verificación de aptitudes y la capacitación permanente de los conductores de vehículos de servicio público.

En ese orden de ideas, y teniendo en cuenta los argumentos presentados en la justificación del presente proyecto de ley, las medidas antes descritas han indicado resultados benéficos toda vez que los índices de accidentalidad en los que se involucran vehículos de servicio público son menores, y ese, precisamente, es un criterio para continuar con el término de vigencia de 3 años y no de 5, como se propone ampliar.

Del mismo modo se resalta, que el transporte público, se constituye como un servicio esencial sobre el cual prima el interés general sobre el particular, por lo cual el Estado debe propender por garantizar las mejores y más altas condiciones de calidad y seguridad en su prestación. En ese sentido, no se considera viable equiparar las condiciones de la vigencia de las licencias de conducción para los conductores de vehículos de servicio particular con los de servicio público, como quiera que sobre estos últimos recae una responsabilidad mayor de cara a la prestación de un servicio.

Así lo ha establecido la Corte Constitucional en Sentencia C 468 de 2011 cuando refiere:

*"Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. **Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional (...)**".* (Negrilla fuera de texto)

Ahora bien, respecto al beneficio económico de descuento en los costos asociados al trámite de renovación de la licencia de conducción para aquellas personas con licencia de conducción para vehículo de servicio público que durante la vigencia de la misma no sean reportadas en el Sistema integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), como un incentivo que resulte en beneficio de estos ciudadanos por el buen comportamiento en seguridad vial, se considera conveniente justificar la necesidad de elevar a rango de ley la presente iniciativa, es necesario tener en cuenta la generación del gasto que podría implicar su otorgamiento e incluir a las demás entidades del sector que se puedan ver involucradas.

Corolario a lo expuesto, es preciso traer a colación que, la Corte Constitucional en Sentencia C-468- 2011, señaló que *"Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional.*

(...)



*La actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres". (subrayado fuera de texto)*

De igual manera, se debe anotar que el hecho generador del descuento señalado en el artículo 3 no podría ser "que la licencia de conducción no sea reportada al SIMIT" si no que la persona titular de la licencia de conducción para vehículo de servicio público no haya cometido infracciones a las normas de tránsito, condición que será validada a través del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT. Ahora bien, teniendo en cuenta que el solo hecho de que la orden de comparendo conste en el SIMIT no significa que el presunto contraventor haya cometido la infracción, el beneficio previsto en el proyecto de ley debería estar asociado a no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por infringir las normas de tránsito durante el término de la vigencia de la licencia de conducción. Lo anterior, a fin de salvaguardar la presunción de inocencia y el debido proceso.

Así las cosas, la modificación de aspectos propios del licenciamiento para la conducción de vehículos, como lo es el incremento del término de la vigencia de una licencia de conducción para conductores de servicio público menores de sesenta (60) años, debe contar con los estudios técnicos correspondientes que respalden la iniciativa, pero que sobre todo respondan a los requerimientos en materia de seguridad vial, en los que se prioriza garantizar la idoneidad del conductor a fin de evitar la siniestralidad. Esto no se encontró en la exposición de motivos del proyecto de ley.).



## ANÁLISIS TÉCNICO

Dentro de los antecedentes del proyecto de Ley, se hace referencia al anexo técnico del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, proyectado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Al respecto, hay que anotar que el proyecto de Ley utiliza este insumo de manera errada, pues evidencia que, la mayoría de las víctimas fatales conducían una motocicleta o iban caminando, y de esa información concluye que la problemática de la siniestralidad vial está en dichos actores viales y no en los vehículos de servicio público.

Frente a esto hay que aclarar que, de la estadística de fallecidos por siniestros viales no se sigue la conclusión de la que trata el proyecto de Ley, pues hay que hacer un análisis más robusto que parte de caracterizar los factores que rodearon las muertes de las que trata la estadística. A manera de ejemplo, cuando el ponente se refiere a que el problema lo concentran los motociclistas, debe contemplar que, este es el actor vial más afectado, pero en las fatalidades se encuentran involucrados otros actores viales y otros factores; por ejemplo, al observar la matriz de colisión (<https://www.ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/matriz-de-colision>), se podrá notar que el segundo medio de transporte con el que más interacciones negativas tuvieron los motociclistas fue el transporte de carga.

La conclusión del PL también es errada, porque parte de inferir que quien falleció a causa de un siniestro vial tuvo la culpa, sin embargo, en Colombia, tal como consta en el Decreto 1430 de 2022 "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031" y en la Ley 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban", se reconoce que las víctimas por siniestros viales son producto de la interacción de múltiples factores como la infraestructura, las velocidades, los vehículos, los usuarios, entre otros elementos que componen un sistema. Por lo anterior, no es posible afirmar que, como lo asevera el proyecto de Ley, haya una baja afectación del servicio público a la seguridad vial, pues las estadísticas que presenta son insuficientes y requieren un análisis de fondo a la luz de los factores que componen el sistema.

Por otra parte, es importante reiterar que La Procuraduría General de la Nación y la Corte Constitucional, en el marco de la Sentencia C- 468 del 2011, han establecido que conducir debe considerarse como una actividad de alto riesgo para la vida e integridad de todos los actores viales. A partir de lo anterior, como lo plantea la Corte Constitucional, la conducción de un vehículo automotor no puede ser una actividad ejercida por cualquier persona, dado que es un privilegio que parte de haber demostrado la idoneidad para hacerlo:

*"(...) la actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres".*

En línea con lo anterior, para que un conductor sea idóneo necesita de las aptitudes físicas y mentales, así como las habilidades y conocimientos necesarios; lo importante a resaltar de estos tres elementos es que, a medida que se envejece, con la disminución de las capacidades físicas,

también puede perderse la idoneidad para conducir, o, dicho de otro modo, el envejecimiento, desde un punto de vista biológico, lleva a un descenso progresivo de las capacidades físicas y mentales; entre las afecciones más comunes de la vejez se encuentra que hay un deterioro de elementos esenciales para una movilidad segura, por ejemplo, la pérdida de audición, cataratas y errores de refracción (miopía, hipermetropía, etc.), demencia, entre otras que pueden incrementarse a medida que se envejece (Cfr. Organización Mundial de la Salud (2018). Envejecimiento y salud. Disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/envejecimiento-y-salud#:~:text=Desde%20un%20punto%20de%20vista,y%20finalmente%20a%20la%20muerte>). Es decir, dado que el envejecimiento es un proceso biológico natural del ser humano, las medidas de mitigación del riesgo para otorgar una licencia deben estar en este plano, verificando las aptitudes físicas y mentales que son necesarias para una movilidad segura.

Para finalizar, cabe decir que, en el histórico de cifras de siniestralidad vial del país, actualmente este atraviesa su punto más crítico, pues según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el 2022 fue el año con más víctimas por siniestros viales desde que se lleva un registro de la siniestralidad vial en el país, con 8.264 personas fallecidas que representan un aumento del 23,94% en el total de fallecidos con respecto al promedio de los últimos cinco años. Por ende, no se considera procedente introducir alguna medida que pueda significar aumentar la exposición al riesgo y consigo las fatalidades por siniestros viales en el país.

## **ANÁLISIS FINANCIERO**

En cuanto a lo dispuesto en el artículo 3 del proyecto de ley respecto del beneficio económico de descuento en el valor de la renovación de la licencia de conducción para conductores de servicio público que no hayan sido reportados al SIMIT, encontramos que si bien la iniciativa hace parte de la libertad de configuración y de las facultades del legislador para regular el tránsito, no se hace un análisis de cuál sería su fuente de financiación, ni del impacto fiscal frente al recaudo de recursos públicos provenientes del trámite de renovación de las licencias de conducción, por lo que se considera muy importante contar con el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al respecto.

Sobre el particular, vemos de manera preliminar que es probable, que el estímulo propuesto produzca un efecto positivo en la conducta vial de los conductores de este tipo de vehículos. No obstante, como lo reconoce el autor del proyecto, la medida tiene un impacto fiscal, el cual advertimos debe ser analizado cuidadosamente, pues implicaría, por una parte, que las autoridades de tránsito dejaran de percibir un recurso económico importante como es el asociado al trámite de renovación de las licencias; al tiempo que estaría asignando al Estado, sin especificar la(s) autoridad(es) específicas, la carga de sufragar el valor total de la prestación de los servicios ofertados por los centros de reconocimiento de conductores, como entes que realizan los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz, necesarios para culminar el trámite de renovación.

Habida cuenta, además, que parte de los valores que se facturan a los usuarios por la prestación de este servicio, son los derechos que corresponden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y



que se consignan en el Fondo de Seguridad Vial, conforme lo dispuesto en la Ley 1702 de 2013, la obligación que le crea el artículo al Estado obligaría hacer la advertencia en el sentido de que se deben respetar los recursos de la seguridad vial que deben invertirse en el diseño e implementación de acciones que contribuyan definitivamente con la reducción de las cifras de siniestralidad vial.

**COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO**

\_\_\_\_\_

**¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?**

Si \_\_\_\_\_ No  \_\_\_\_\_

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si \_\_\_\_\_ No  \_\_\_\_\_

**VIABILIDAD DEL PROYECTO** (Señalar con X la opción adecuada)

Viable \_\_\_\_\_


Viable sujeto a comentarios y/o modificaciones al articulado \_\_\_\_\_


No Viable  \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Atentamente,

  
**WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA**  
Ministro de Transporte

Revisó: Flavio Mauricio Mariño Molina - Jefe Oficina Asesora Jurídica MT  
Claudia Helena Álvarez Sanmiguel - Asesora Despacho Ministro   
Yadira Esther Cienfuegos Silvera - Asesora Despacho Ministro

Proyecto: Daniela Rodríguez Castro - Contratista Oficina Asesora Jurídica MT   
Gloria Rubiano Perdomo - Asesora Gestión Financiera - ANSV  
Héctor Javier Dussan - Jefe Oficina Asesora Jurídica (e) - ANSV  
Edwar Fabián Ovalle - Asesor Dirección de Comportamiento - ANSV  
Lady Diana Núñez - Asesora Dirección de Comportamiento - ANSV  
María Zapata Cortázar - Abogada Dirección de Comportamiento - ANSV  
Carlos Daniel González Cervera - Profesional Oficina Asesora Jurídica - SuperTransporte