

Bogotá, noviembre 29 de 2023

Señores

**COMISION SEXTA DE CAMARA**

**Att: Honorable Representante Dra. Yulieth Andrea Sánchez**

**REFERENCIA: PROYECTO DE LEY 093 DE 2023 CAMARA**

Respetada Doctora:

En mi calidad de presidente de la **CONFEDERACION NACIONAL DE ORGANISMOS DE APOYO AL TRANSITO CONFEOrg**, organismo gremial que agrupa las diferentes agremiaciones de Organismos de apoyo a las autoridades de tránsito consagrados en la Ley 769 de 2002 acudo a usted en virtud del proyecto de ley de la referencia *“Por medio del 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”*, para lo cual ponemos a su consideración los argumentos por los cuales consideramos improcedente el proyecto de ley y quea continuación se exponen:

1. Como usted lo manifiesta en la ponencia de la ley en referencia el Congreso de la Republica para la expedición del Código nacional de tránsito Ley 769 de 2002, fue en su expedición muy certero en la diferenciación de los tipos de categorías, tiempos de vigencia y tipo de vehículo, de cada una de las categorías, para lo cual tuvo en cuenta no solamente el tipo de servicio del conductor, horas de trabajo detrás de un volante, edad, género y accidentalidad en las vías, sino también, en aras de reglamentar los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz tuvo en cuenta la **academia médica**, la cual conceptuó los tiempos necesarios para poder examinar el estado físico de los conductores, habida cuenta, el desgaste mayor que deben tener los conductores PROFESIONALES, es decir los conductores que tienen como medio de supervivencia la conducción de vehículos de transporte municipal e intermunicipal y de carga; estudio científico que no se encuentra tenido en cuenta dentro de los argumentos presentados en el proyecto de ley.
2. De igual forma en la ponencia se ve plasmado el deber constitucional de defender la vida e integridad de todas las personas que habitan el territorio Nacional y es clara en manifestar la importancia de establecer unos tiempos reales a las vigencias que permitan reducir el alto índice de accidentalidad



**CONFEOrg**

que hoy nos afecta, por tal motivo, quisiéramos diferenciar la **accidentalidad vial** de la **seguridad vial**. Sobre la primera debemos afirmar que es consecuencia, no solamente de la vigencia de la licencia de conducción, sino, de distintos factores que se unen en determinado momento y que son causantes de los accidentes en nuestras carreteras como lo son la debida CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL, tal como lo ordena el artículo 54 de la Ley 769 de 2002 y que dispone, que dicha capacitación debe ser impartida desde los colegios para que estos prospectos de conductores puedan llegar a los Centros de Enseñanza Automovilística -CEA- con unas bases sólidas en materia de seguridad vial, razón por la que la invitamos a unir esfuerzos en un proyecto de ley que verdaderamente estructure las capacitación y concientización en materia de seguridad en las vías nacionales desde las aulas de nuestros centros educativos.

3. Quisiéramos a la vez que analizáramos juntos, las estadísticas del observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- que si bien es cierto muestra que el impacto en materia de accidentes viales de conductores de servicio público es bajo, también reflejan que el mayor índice de accidentalidad se presenta en conductores de motocicletas para lo cual se deben tener en cuenta dos variables, la velocidad de los vehículos de servicio público es menor en las vías municipales y el control hacia los conductores de servicio público es mayor pues cada tres (3) años deben ser examinadas sus condiciones físicas, psicológicas y de coordinación motriz, lo cual permite identificar posibles conductores con alto riesgo de accidentalidad y asegurar de esa manera, una mayor seguridad en las vías y mayor control sobre la accidentalidad y sus causas, es decir existe una vigilancia mayor sobre estas categorías.
4. De igual forma, al analizar las cifras del observatorio como se puede ver en los anexos de la presente comunicación, el 72 % de los muertos por siniestros viales son conductores de motos y de ese 72%, el 42% de los conductores ni siquiera contaban con una licencia de conducción; es decir no habían pasado jamás por un Centro de Reconocimiento de Conductores -CRC- para evaluar su estado físico, como tampoco contaban con los conocimientos necesarios sobre seguridad vial impartida en las aulas de clases o al menos haber asistido a un Centro de Enseñanza Automovilística, a recibir formación sobre el manejo de un vehículo automotor por lo que siendo coherentes en lo manifestado dentro del texto presentado sería necesario disminuir a tres años la refrendación de las licencias de los conductores de motos en virtud la alta accidentalidad de estos vehículos.



CONFEOrg

5. Otro de los puntos a resaltar dentro del proyecto de ley presentado para debate en comisión, tiene que ver con los incentivos a aquellos conductores que no hubiesen tenido infracciones de tránsito en periodo de la vigencia de su licencia de conducción, pero en este caso y en razón al principio constitucional a la igualdad debería trasladarse dicho beneficio, no solo a los conductores de servicio público, sino, a todos los conductores en todas las categorías establecidas en la ley, lo cual sería un contrasentido, toda vez que se entiende por parte de la jurisprudencia constitucional, que la actividad de conducir un vehículo automotor, es considerada como una actividad peligrosa, tal como consta en Sentencia de la Honorable Corte Constitucional C-468 de 2011 y que señala *“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”* con lo cual podemos colegir, que el hacer buen uso del derecho a conducir otorgado por el estado, mediante la expedición de la licencia de conducción, trae implícito el deber por parte del ciudadano de no infringir las normas que regulan el tránsito y transporte en Colombia, tal como lo ratifica la Honorable Corte Constitucional en Sentencia T-125 de 1.994, cuando define los deberes constitucionales como aquellas *“Conductas o comportamientos de carácter público, exigibles por la ley a la persona o al ciudadano, que imponen prestaciones físicas o económicas y que afectan, en consecuencia, la esfera de su libertad personal. Las restricciones a la libertad general sólo pueden estar motivadas por fundadas razones que determine el Legislador. En este sentido, los deberes consagrados en la Constitución comprenden una habilitación al Legislador para desarrollar y concretar la sanción por el incumplimiento de los parámetros básicos de conducta social fijados por el Constituyente. La exigibilidad de los deberes constitucionales, sin embargo, depende, en*



**CONFEORG**

*principio, de la voluntad legislativa de actualizar, mediante la consagración de sanciones legales, su potencialidad jurídica. La imposición de un deber, en consecuencia, presupone necesariamente de una ley previa, quedando descartada su aplicación retroactiva”* Por ello, mal haría la norma en incentivar este tipo de beneficios en desmedro del ordenamiento jurídico vigente y la seguridad vial.

Por lo expuesto, y en virtud de ser un colaborador más, en la formulación de políticas públicas y creación de normas que fortalezcan la seguridad vial, ponemos a su servicio, la experticia como organismos de apoyo en la creación de un proyecto de ley acorde con las necesidades del país y le solicitamos en forma respetuosa nos permita ser escuchados dentro del debate del proyecto de ley en referencia.

Cordialmente;

**JUAN MIGUEL DURAN PRIETO**  
**PRESIDENTE CONFEORG**

C.C secretaria Comisión sexta Cámara de Representantes