Bogotá D.C., 1 de Octubre de 2019

Doctor

**LIDIO GARCIA TURBAY**

Presidente

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Proyecto de Ley “Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Señor Presidente, Honorables Senadores y Representantes:

En ejercicio de la facultad prevista en el artículo 150 de la Constitución Política y del artículo 140 numeral 1º de la Ley 5ta de 1992, presento a consideración del Congreso de la República el presente Proyecto de Ley “Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”

Cordialmente,

**ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA**

**HONORABLE SENADOR**

1. **Objeto del Proyecto de Ley**

**Palabras Claves:** Automotores, Prevención, Accidentalidad, Tecnologías de Información, Dispositivos móviles y Tecnología de Punta.

Este Proyecto de Ley busca modificar y actualizar la regulación sobre el uso de dispositivos móviles a la hora de conducir.

En la sociedad contemporánea los dispositivos móviles – hoy principalmente los celulares – ocupan un lugar importante en la vida cotidiana, teniendo en cuenta que es la herramienta principal de comunicación con la que se cuenta, no obstante, es necesario entender, tanto los riesgos que esta acarrea, como la forma de prevenirlos y gestionarlos que nos brinda esta época.

Lo anteriormente expuesto, representa un nuevo riesgo para la Seguridad Humana, teniendo en cuenta que el mundo de hoy ya es, de por sí, un lugar inseguro para muchas personas, por lo que es indispensable ceñirnos y guiarnos por la Resolución 66/290 de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas que asevera: «la seguridad humana es un enfoque que ayuda a los Estados miembros a determinar y superar las dificultades generalizadas e intersectoriales que afectan a la supervivencia, los medios de subsistencia y la dignidad de sus ciudadanos»[[1]](#footnote-1). En la resolución se exigen «respuestas centradas en las personas, exhaustivas, adaptadas a cada contexto y orientadas a la prevención que refuercen la protección y el empoderamiento de todas las personas» (Subrayado fuera de texto).

Entendiendo lo dicho por la mencionada Resolución y como se verá en la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, es indispensable elaborar mecanismos para prevenir los accidentes de tránsito que se vienen causando como consecuencia del uso de dispositivos móviles – celulares –, teniendo en cuenta el crecimiento exponencial a nivel mundial de dichos accidentes. La respuesta a esta problemática debe contener un componente esencial, en el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, para lograr un mejor y mayor alcance en las políticas públicas, interconectando a todos los actores del sector y haciendo un monitoreo efectivo y en tiempo real sobre las diversas situaciones que se presentan.

1. **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**
   1. **Marco Jurídico**

* **Constitución de Colombia**

**Preámbulo:** Se establece la obligatoriedad del Estado de garantizar a sus integrantes la vida.

**Artículo 1:** La Constitución Políticase fundamenta en la dignidad humana, por lo que existe conexidad con el resto del ordenamiento jurídico, entre tanto el Estado debe velar por promover y propiciar las mejores herramientas para salvaguardar la vida, integridad física y emocional de todos los colombianos.

**Artículo 11:** Se establece la obligatoriedad del Estado de garantizar a sus integrantes la vida y buscar los mecanismos para asegurar el normal desarrollo de ella.

**Artículo 24:** Todos los colombianos, con las limitaciones que establezcan las leyes, tienen derecho a circular libremente por el territorio nacional.

* **Sentencias Constitucionales**

La Honorable Corte Constitucional, mediante la Sentencia C – 018 DE 2004, declaró Exequible  los incisos 1, 2 y 7 del literal B, los incisos 1 y 14 del literal C, y los incisos 1, 2, 9, 16, y 17 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT. Igualmente, se declararon Exequibles los incisos 1° y 2° del artículo 94 y el literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

La Honorable Corte Constitucional, mediante la Sentencia C – 468 de 2011 estipula que conducir es una actividad peligrosa.

* **Leyes**

**Ley 769 de 2002:** Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

**Ley 1383 de 2010:** Por la cual se reforma la Ley [769](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html#1) de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones*.*

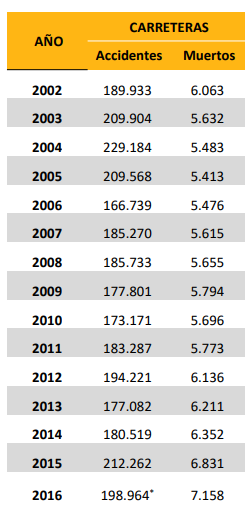
**Ley 1696 de 2013:** Elimina el Literal E.3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre y crea el literal F en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

* 1. **Situación de Seguridad Vial en Colombia:**

La actividad de conducir un vehículo automotor ha sido considerada en diferentes escenarios jurisprudenciales, como una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones que transitan en la vía (Sentencia C-468/11), razón por la cual es fundamental proponer estrategias para prevenir los índices de accidentalidad y mortalidad en las vías.

Según datos analizados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial -ONSV- extraídos de la base de datos del RUNT (Tabla 1.), se observa una tendencia al aumento de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en las carreteras del País a partir del año 2010, indicadores que ponen en evidencia la necesidad de aumentar los controles viales, campañas pedagógicas y en especial, la actualización constante del régimen normativo en materia de vial.

**TABLA 1.**



*Fuente: Registro Único Nacional de Transito (2017).*

Por otra parte, se establece en la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, en su artículo 131, literal C.38., una sanción económica de 15 SMLDV, para quienes usen sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Para entender la realidad de esta situación, es necesario analizar la realidad actual e histórica de como se ha venido desarrollando el mencionado literal en las vías de Colombia.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante oficio radicado el 10 de Julio de 2019 No. 19495, estimó que durante los últimos 3 años se impusieron 117.656 infracciones por el uso de aparatos móviles mientras se conducía de la siguiente forma:

**INFRACCIÓN AL ART. 131 – C.38**

|  |  |
| --- | --- |
| **AÑO** | **INFRACCIONES IMPUESTAS** |
| 2016 | 31.876 |
| 2017 | 40.334 |
| 2018 | 45.446 |

No obstante en la alarmante cifra anterior, resulta exponencial el crecimiento a las infracciones a la mencionada circunstancia, desde el año 2010 hasta el 2018.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **AÑO COMPARENDO** | **CANTIDAD INFRACCIONES** | **VARIACIÓN** |
| 2010 | 7.592 |  |
| 2011 | 34.213 | 351% |
| 2012 | 53.142 | 55% |
| 2013 | 48.015 | -10% |
| 2014 | 35.930 | -25% |
| 2015 | 16.560 | -54% |
| 2016 | 31.876 | 92% |
| 2017 | 40.334 | 27% |
| 2018 | 45.446 | 13% |
| TOTAL | **313.108** |  |

Es importante entender que con posterioridad al 2015 existe un incremento considerable de la cantidad de infracciones impuestas por la infracción C.38., y que atendiendo al número cada vez mayor de personas que usan estos dispositivos, es necesario crear consciencia y apoyarnos en herramientas tecnológicas para reducir las imposiciones de multas y la accidentalidad por esta circunstancia.

Cabe destacar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial reconoce, mediante el mencionado oficio, que en el informe policial de accidentes de tránsito IPAT, establecido mediante Resolución 0011268 de 2012, no se encuentra tipificada, dentro de las causas probables de accidente, el uso de dispositivos móviles, por lo que al no encontrarse estipulada en la Resolución, no es posible determinar la cantidad de accidentes producidos por esta circunstancia, por lo que exigimos la actualización de la Resolución para que incluya esta causa probable de accidente y de esta forma tener una radiografía cierta de lo que está sucediendo.

No obstante lo anterior, existe notoriedad pública del problema, por lo que encontramos que en el 2018 La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desplegó una campaña a nivel nacional para generar conciencia sobre los peligros que implica usar el celular mientras se conduce, atendiendo a que cada 11 minutos es sorprendida 1 persona en Colombia usando el celular mientras conduce[[2]](#footnote-2).

* 1. **Análisis Comparado Con Otros Países**
* En Estados Unidos de América, el Ex presidente Barack Obama firmó una orden ejecutiva, que prohíbe a los empleados públicos y transportistas enviar mensajes de texto mientras conducen, teniendo en cuenta que, en ese país, 6 mil personas murieron en accidentes de tránsito – en 2008 – como consecuencia de haber estado distraídos por el uso de teléfonos celulares[[3]](#footnote-3).

Por otro lado, en la actualidad, en algunos Estados se ha venido trabajando por castigar con multas estas conductas, siendo la Senadora Annette Taddeo una de las abanderadas[[4]](#footnote-4).

* En México, se ha intentado instaurar la pena de cárcel para quienes provoquen accidentes por usar el celular mientras conducen[[5]](#footnote-5). Lo anterior, teniendo en cuenta que en el 2018 se determinó que hablar por celular es la primera razón de accidentalidad en ese País, según CONAPRA[[6]](#footnote-6).
* En España, en el 2017, no solo se ataca el uso de teléfonos celulares, sino de cualquier sistema de comunicación o dispositivos que disminuya la atención al momento de conducir. Además de la sanción pecuniaria, que en todo caso es alta, también se pierden puntos en la licencia de conducción[[7]](#footnote-7).
* En Inglaterra desde el año 2017 se ha discutido sobre el uso del “driving mode” (modo conductor) y que este bloquearía las llamadas telefónicas, mensajes de textos y notificaciones mientras se encuentran detrás del volante[[8]](#footnote-8), teniendo en cuenta que aproximadamente 445.000 personas usan sus teléfonos celulares mientras conducen, según el Departamento de Transporte de Reino Unido[[9]](#footnote-9).
  1. **Organización Mundial de la Salud**

En el informe “Uso de celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor” el cual hace parte de su misión para “promover y catalizar a nivel mundial y de países, intervenciones encaminadas a resolver la crisis de recursos humanos para la salud”[[10]](#footnote-10), se hace referencia a que los accidentes automovilísticos vinculados con el manejo riesgoso por el uso de dispositivos móviles, han generado preocupación, en especial por el aumento de víctimas mortales cada año alrededor del mundo.

El informe anuncia que “cada año los accidentes de tránsito provocan casi 1,3 millones de muertos y 50 millones de heridos”[[11]](#footnote-11), y según las tendencias actuales para la OMS, “de aquí a 2030, los traumatismos causados por el tránsito pasarán de ser la novena causa principal de muerte en el mundo a ser la quinta”[[12]](#footnote-12).

Este considerable aumento de las víctimas mortales está relacionado con el aumento de la motorización en países de ingresos medios y bajos. Este crecimiento requiere la creación de campañas de seguridad vial y el mejoramiento de las condiciones viales en cada País. Cabe decir que Colombia no se aleja de esta realidad, pues según datos del Banco Mundial de 2017[[13]](#footnote-13), el ingreso per cápita en el País se situó cerca de 6.300 dólares anuales, cifra que sitúa a Colombia como un país de ingresos medios.

Por otra parte, si bien es cierto que las mejoras tecnológicas en las comunicaciones podrían generar una menor necesidad de desplazarse por carretera, y por consiguiente una reducción en el riesgo de traumatismo o victimas mortales por accidente de tránsito, el informe expresa que “la combinación entre el aumento del transporte por carretera y la existencia de tecnologías que permiten una comunicación mejor e ininterrumpida podría ser perjudicial para la seguridad vial en el mundo”[[14]](#footnote-14).

La OMS ha presentado estudios, en su informe, que han tratado de determinar la cantidad de conductores que utilizan sus dispositivos móviles al momento de conducir. De esta forma y a manera de ejemplo anuncian que:

“En una serie de países de ingresos altos (como, los Estados Unidos de América, Nueva Zelandia, Australia y algunos países europeos), entre el 60% y el 70% de los conductores afirmaron utilizar el teléfono celular mientras conducían, como mínimo de vez en cuando”[[15]](#footnote-15).

Otros estudios anunciados en el informe, buscaron la forma de determinar ¿qué tipos de manipulación del celular se dan al momento de conducir? en razón a que no es únicamente el uso durante la conducción lo que influye en el riesgo, sino también la duración del mismo, ergo, cuanto más prolongado sea el uso del celular al momento de conducir, mayor será el riesgo de tener un accidente de tránsito. La mayoría de los estudios al respeto, están basados en las declaraciones de los propios conductores, observaciones de oficiales de tránsito o en informes policiales, a continuación algunas de las estadísticas presentadas por la OMS:

“• En Australia, los Países Bajos, el Reino Unido y otros países europeos, se ha observado que entre el 1% y el 7% de los conductores utilizan el teléfono celular en algún momento del día. En los Estados Unidos, el 11% de los vehículos observados eran conducidos por conductores que utilizaban un teléfono celular.

• Según un estudio realizado en Canadá, el 2,8% de los conductores utilizaron el teléfono celular en algún momento durante la conducción en zonas rurales, si bien esa cifra era mucho más elevada en las zonas urbanas.

• Según los informes de accidentes de tránsito de la policía de un estado de los Estados Unidos, el uso del teléfono celular durante la conducción se multiplicó por más de dos entre 2001 y 2005, y pasó del 2,7% al 5,8%.

• En el Reino Unido, en 2008 el uso del teléfono celular sin manos libres ascendió al 1,1% en el caso de los conductores de automóviles y al 2,2% en Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor 15 el caso de los conductores de otros vehículos (por ejemplo, furgonetas y camiones).

• Según una encuesta realizada en Suecia entre conductores, el uso del teléfono celular durante la conducción se ha incrementado considerablemente en los últimos 10 años: el 30% de todos los conductores con teléfono celular afirmó que lo utilizaba a diario mientras conducía.”[[16]](#footnote-16)

Otros de los indicadores presentados por la OMS resaltan que los conductores jóvenes o principiantes menores de 25 años, son el segmento poblacional con el más alto riesgo en lo que respecta a traumatismos causados por accidentes de tránsito. Según la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos -OCDE-, entre el 18% y el 30% de todos los conductores que han fallecido, en un accidente de tránsito, son jóvenes[[17]](#footnote-17). Sin embargo, este grupo poblacional solo representa entre el 9% y el 13% aproximadamente de la población total de sus respectivos países.

Para la OMS en Nueva Zelanda, Reino Unido y Australia, los conductores de edades inferiores a 30 años -un grupo poblacional propenso a realizar maniobras con un alto grado de nivel de riesgo- “también son más proclives a utilizar el teléfono celular durante la conducción”[[18]](#footnote-18).

Por otra parte, es importante aclarar que se denominan “tareas principales” a las acciones que se consideran fundamentales al momento de conducir un vehículo para un óptimo desempeño al volante, la atención de estas acciones garantizan las condiciones de seguridad del conductor y los pasajeros. Otras acciones que no estén relacionadas directamente con la conducción del vehículo son llamadas "tareas secundarias".

Según el informe de la OMS “es difícil que un conductor realice las tareas principales, esenciales para la conducción segura de un vehículo, cuando está llevando a cabo una tarea secundaria”[[19]](#footnote-19). La conclusión a partir de esto es que existen razones que deterioran la capacidad de concentración al conducir, así mismo, la OMS afirma que las investigaciones sobre el deterioro de la concentración del conductor guarda una estrecha relación con el uso del celular, aunque también existan otros factores que alteren el desempeño correcto de la conducción.

La OMS presentó, en su informe, una serie de acciones que pueden hacer que la atención del conductor se deteriore al momento de estar conduciendo un vehículo:

“• Aparte la vista de la carretera (distracción visual);

• Aparte la mente de la carretera (distracción cognitiva);

• Quite las manos del volante (distracción física)”[[20]](#footnote-20).

De la misma manera, se pueden generar distracciones auditivas provocadas por las notificaciones sonoras de los dispositivos móviles, tales como: el timbre de llamada, el recibo de mensajes y/o alertas de otras aplicaciones, o sencillamente alarmas programadas. Se debe tener en cuenta que la duración de las notificaciones sonoras también es un factor importante.

La manipulación de dispositivos móviles al momento de conducir puede afectar la atención del conductor como lo hemos referenciado anteriormente, en este entendido, la OMS propuso en su informe una serie de efectos que comprometen la conducción:

“• Incremento del tiempo de reacción para detectar y responder a acontecimientos inesperados relacionados con la conducción;

• Reducción de la capacidad para mantener una posición correcta en el carril;

• Reacciones de frenado más lentas con frenadas más intensas y distancias de parada más cortas;

• Reducción de la capacidad para mantener la velocidad adecuada (esto es, normalmente se circula más despacio);

• Incremento del tiempo de reacción ante las señales de tráfico o no reparar en ellas;

• Reducción del campo de visión (es decir, el conductor suele mirar más hacia delante que a la periferia o por los espejos);

• Reducción de la distancia de seguridad;

• Calcular mal el espacio necesario en el flujo circulatorio para incorporarse con suficiente tiempo a la circulación de forma segura;

• Aumento del trabajo intelectual, lo que genera niveles de estrés y frustración más elevados;

• Reducción de la percepción del conductor de lo que ocurre a su alrededor”[[21]](#footnote-21).

De esta forma, cuando un conductor entra en contacto con su celular, producto de una llamada telefónica o un mensaje de texto, es obvio que se genera una distracción visual y auditiva, por lo que existe una base científica sólida que concluye que la distracción cognitiva generada por una conversación telefónica, es la causa principal del deterioro de la atención del conductor al volante.

Hemos visto que la OMS expone y concluye que el uso del teléfono celular al mismo tiempo en el que se conduce un vehículo, tiene efectos que ponen en riesgo la integridad fiscal del conductor y sus acompañantes. Lo anterior se debe a que en el conductor se genera una distracción cognitiva producto de la realización de varias tareas al mismo tiempo.

De esta manera la Organización Mundial de la Salud presenta su informe “Uso del Celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor”, con el propósito de elevar la discusión global sobre el uso correcto de dispositivos móviles, al tiempo en el que exhorta a los diferentes Estados parte de las Naciones Unidas a actualizar sus respectiva legislaciones con el propósito de reducir las muertes producto de accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial global.

* 1. **Propuesta que modifica el literal C.38 del art. 131 de la Ley 769 de 2002**

|  |  |
| --- | --- |
| **Actual** | **Propuesto** |
| C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres. | C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres. Para la prevención efectiva de accidentes, en estos casos, además del pago de la obligación pecuniaria, será obligatorio el desarrollo de una aplicación o sistema similar en todos los dispositivos móviles, en especial los celulares - y/o la implementación de cualquier otra tecnología de punta - para que luego de sobrepasar los 20km/h se envíe un mensaje preventivo de forma automática, que contenga la información relacionada con el no uso de dispositivos móviles mientras se conduce.  El Gobierno Nacional supervisará la correcta puesta en marcha de todo lo que hace referencia el inciso anterior. |

Cordialmente,

**ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA**

**HONORABLE SENADOR**

1. **PROYECTO DE LEY No \_\_\_\_\_\_\_ DE 2019**

“Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

**Artículo 1°: El objeto.** La presente Ley busca prevenir la accidentalidad terrestre en el país, utilizando herramientas tecnológicas e instaurando los mecanismos necesarios para su implementación y mantenimiento.

**Artículo 2º:** Modifíquese el literal C. 38 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

**Artículo 131. MULTAS.**  Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A.1. No transitar por la derecha de la vía.

A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.

A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

A.5. No respetar las señales de tránsito.

A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

A.8. Transitar por zonas prohibidas.

A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.

A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.4. Con placas adulteradas.

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

B.6. Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados.

B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.

B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.

B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.

B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

C.7. Dejar de señalizar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aun teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.

C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.

C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.

C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres. Para la prevención efectiva de accidentes, en estos casos, además del pago de la obligación pecuniaria, será obligatorio el desarrollo de una aplicación o sistema similar en todos los dispositivos móviles, en especial los celulares - y/o la implementación de cualquier otra tecnología de punta - para que luego de sobrepasar los 20km/h se envíe un mensaje preventivo de forma automática, que contenga la información relacionada con el no uso de dispositivos móviles mientras se conduce.

El Gobierno Nacional supervisará la correcta puesta en marcha de todo lo que hace referencia el inciso anterior.

C. 39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo [77](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr001.html#77) de este Código.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos [135](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#135) y [136](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#136) del Código Nacional de Tránsito.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos [135](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#135) y [136](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#136) del Código Nacional de Tránsito.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos [135](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#135) y [136](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#136) del Código Nacional de Tránsito.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos [135](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#135) y [136](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#136) del Código Nacional de Tránsito.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos [135](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#135) y [136](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#136) del Código Nacional de Tránsito.

D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

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

E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

F. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo [152](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr003.html#152) de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.

El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

**Artículo 3°:** Para la implementación, mantenimiento y correcta operación de la aplicación, o sistema similar preventivo de accidentes, o de cualquier otra tecnología - a la que se refiere el literal C.38 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 - será necesario que los usuarios de telefonía móvil celular - planes pospago - hagan una contribución especial correspondiente al dos por mil (2 x 1000) del valor que les facture su respectivo operador.

**Artículo 4°:** Las empresas móviles se encargarán de transferir a un encargo fiduciario, a nombre de ASOMOVIL, o quien haga sus veces, los dineros recaudados.

**Artículo 5°:** Los dineros recaudados se distribuirán de la siguiente manera:

1. 20% Asomovil.
2. 30% Agencia Nacional de Seguridad Vial.
3. 50% Operador.

**Artículo 6°: Vigencia y derogatoria.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

**ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA**

**HONORABLE SENADOR**

1. Organización de las Nacionales Unidas. Fondo fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Humana. Recuperado el 12 de Julio de 2019 desde: <https://www.un.org/humansecurity/es/what-is-human-security/> [↑](#footnote-ref-1)
2. Redacción El heraldo. (11 de Agosto del 2018). Cada 11 minutos una persona es sorprendida usando el celular mientras conduce. *Periódico El Heraldo*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://www.elheraldo.co/colombia/cada-11-minutos-una-persona-es-sorprendida-usando-el-celular-mientras-conduce-529507> [↑](#footnote-ref-2)
3. Redacción El Tiempo. (3 de Enero del 2010). En vigor, prohibición a empleados públicos de enviar mensajes de texto mientras conducen en E.U. *Periódico El Tiempo*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6880147> [↑](#footnote-ref-3)
4. # Legiscan. FL S0076 | 2019 | Regular Session. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://legiscan.com/FL/bill/S0076/2019>

   [↑](#footnote-ref-4)
5. Noticiero Televisa. (23 de Febrero del 2017). Tres años de cárcel a quien provoque un accidente por manejar y “textear”. *Noticiero Televisa*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/tres-anos-carcel-quien-provoque-accidente-manejar-y-textear/> [↑](#footnote-ref-5)
6. Noticiero Televisa. (13 de Junio del 2017). Hablar o textear, la primera causa de accidentes viales. *Noticiero Televisa*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://noticieros.televisa.com/historia/hablar-o-textear-primera-causa-accidentes-viales/> [↑](#footnote-ref-6)
7. Reportajes. (17 de Septiembre del 2018). Usar el móvil al volante, igual que conducir borracho: la nueva “cruzada” de la DGT. *El Español*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://www.elespanol.com/reportajes/20180917/movil-no-conduzcas-dgt-equiparar-consumo-alcohol/338717248_0.html> [↑](#footnote-ref-7)
8. Telegrahp Reporters. (11 de Septiembre del 2018). Mobile pones should have a “driving mode” so they are disabled in the car. *El Español*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://www.telegraph.co.uk/news/2017/09/11/mobile-phones-should-have-driving-mode-disabled-car/> [↑](#footnote-ref-8)
9. Olivia Petter. (8 de Febrero del 2019). Nearly 500.000 drivers risk their live by using mobile phone on the road. *Independent*. Recuperado el día 10 de Julio del 2019 desde <https://www.independent.co.uk/life-style/drivers-mobile-phones-road-risk-life-rac-motorists-road-deaths-a8769411.html> [↑](#footnote-ref-9)
10. Organización Mundial de la Salud (2011). *Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor*. Extraído de: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_pub/es/> [↑](#footnote-ref-10)
11. IBÍDEM. [↑](#footnote-ref-11)
12. IBÍDEM. [↑](#footnote-ref-12)
13. Banco Mundial (2017*). Ingreso per cápita en Colombia.* Extraído de <https://datos.bancomundial.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?end=2017&start=2017&type=shaded&view=map&year=1993> [↑](#footnote-ref-13)
14. Organización Mundial de la Salud (2011). *Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor*. Extraído de: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_pub/es/> [↑](#footnote-ref-14)
15. IBÍDEM.. [↑](#footnote-ref-15)
16. IBÍDEM. [↑](#footnote-ref-16)
17. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (2018). Indicadores de accidentes de tránsito. Extraído de: <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm> [↑](#footnote-ref-17)
18. Organización Mundial de la Salud (2011). *Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor*. Extraído de: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_pub/es/> [↑](#footnote-ref-18)
19. IBÍDEM. [↑](#footnote-ref-19)
20. IBÍDEM. [↑](#footnote-ref-20)
21. IBÍDEM. [↑](#footnote-ref-21)