



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIII - Nº 820

Bogotá, D. C., martes 14 de diciembre de 2004

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 095 DE 2004 CAMARA, 079 DE 2003 SENADO

por la cual se establece en forma obligatoria que todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual.

Honorables Congresistas:

El proyecto de ley en estudio tiene como propósito establecer que en forma obligatoria todos los conductores de vehículos de servicio particular que circulan en el territorio nacional tomen un seguro de responsabilidad civil extracontractual que los ampare contra los riesgos inherentes a su actividad.

El anterior seguro, es aquel que impone al asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de un accidente de tránsito en los bienes de un tercero.

1. Injerencia de la actividad aseguradora en el plano económico y social nacional. Presupuestos constitucionales que rigen su desarrollo.

Los altos niveles de prevención y protección que la actividad aseguradora ofrece en la actualidad, frente a los peligros que por distintos factores atentan contra las actividades y el patrimonio de las personas, tanto en el ámbito de lo público como de lo privado, hace que esta actividad tenga una gran influencia en el campo social y configure a la vez, uno de los renglones más importantes dentro de una economía de mercado en desarrollo. Precisamente, nuestro país no es ajeno a esta perspectiva. Adicionalmente, si nos detenemos a analizar los beneficios sociales que la ejecución de la actividad aseguradora implica, puede afirmarse que aspectos tan importantes como la salud de las personas, su integridad corporal, el patrimonio, la estabilidad familiar, la capacidad laboral y económica, así como toda actividad económica, quedan amparados ante los distintos peligros que pueden afectarlos.

De otra parte, la actividad aseguradora al igual que la financiera y bursátil, así como aquellas involucradas con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados al público encierran un interés público, por el cual su ejercicio debe contar con la autorización previa del Estado y la intervención del Gobierno, de conformidad con la orientación y facultades que para el efecto establezca el legislador (C. P., artículo 335).

2. Elementos esenciales del contrato de seguro, sus partes y demás intervinientes. Obligaciones principales de las partes.

En el derecho colombiano, el contrato de seguro se encuentra regulado en el Decreto 410 de 1972 o Código de Comercio (Título V del Libro IV y en el Título XIII del Libro V), disposiciones que fueron objeto de algunas

modificaciones posteriores como en efecto ocurrió con la Ley 45 de 1990¹ y la Ley 510 de 1999; sin embargo, es de resaltar, que no existe en esa normatividad una definición expresa del mismo, por lo que una aproximación a esta resulta de la labor interpretativa de los respectivos textos legales que han elaborado la doctrina y la jurisprudencia. Es así como, para la honorable Corte Suprema de Justicia, en relación con el concepto del contrato de seguro, ha dicho lo siguiente:

“... es aquel negocio solemne, bilateral, oneroso, aleatorio y de tracto sucesivo por virtud del cual una persona –el asegurador– se obliga a cambio de una prestación pecuniaria cierta que se denomina “prima”, dentro de los límites pactados y ante la ocurrencia de un acontecimiento incierto cuyo riesgo ha sido objeto de cobertura, a indemnizar al “asegurado” los daños sufridos o, dado el caso, a satisfacer un capital o una renta, según se trate de seguros respecto de intereses sobre cosas, sobre derechos o sobre el patrimonio mismo, supuestos en que se les llama de “daños” o de “indemnización efectiva”, o bien de seguros sobre las personas cuya función, como se sabe, es la previsión, la capitalización y el ahorro (...).”²

A su turno, la doctrina colombiana ha diseñado la siguiente noción para ese tipo de contrato³:

“Es un contrato solemne, bilateral, oneroso y aleatorio (artículo 1036), en que intervienen como partes el *asegurador*, persona jurídica que asume los riesgos (artículo 1037, ordinal 1º) y el *tomador* que, obrando por cuenta propia o por cuenta de tercero, traslada los riesgos (artículo 1037, ordinal 2º y 1039), cuyos elementos esenciales son (artículo 1045) el interés asegurable (artículos 1083 y 1137), el riesgo asegurable (artículo 1054), la prima, cuyo pago impone a cargo del tomador (artículo 1066) y la obligación condicional del asegurador que se transforma en real con el siniestro (artículo 1072) y cuya solución debe aquel efectuar dentro del plazo legal (artículo 1080). (...)”

De las anteriores citas y de conformidad con los artículos 1083, 1137, 1054 y 1066 del Código de Comercio, los elementos del contrato de seguro son: el interés asegurable, el riesgo asegurable, la prima o precio del seguro y la obligación condicional del asegurador. Su importancia radica en que, si

1 “por la cual se expiden normas en materia de intermediación financiera, se regula la actividad aseguradora, se conceden unas facultades y se dictan otras disposiciones”.

2 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia número 002 del 24 de enero de 1994, M. P. doctor Carlos Esteban Jaramillo Schloss.

3 Ossa G., J. Efrén. Teoría General del Seguro - El Contrato. Editorial Temis, Bogotá-Colombia 1991, pág. 2.

falta alguno de ellos, el contrato no produce efecto alguno⁴ (C. Co., artículo 1045).

El *interés asegurable*, es decir, el objeto del contrato de seguro, equivale a “la relación económica, amenazada en su integridad por uno o varios riesgos, en que una persona se halla consigo misma o con otra persona, o con otras cosas o derechos tomados en sentido general o particular”⁵, el cual presenta características diversas según se trate de seguros de daños o de personas. El *riesgo asegurable* ha sido definido por la legislación comercial como “... el suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, del asegurado o del beneficiario, y cuya realización da origen a la obligación del asegurador.” (Artículo 1054). El tercer elemento, o sea la *prima* o el precio del contrato de seguro (C. Co., artículo 1045), comprende la suma por la cual el asegurador acepta el traslado de los riesgos para asumirlos e indemnizarlos en caso dado. En virtud de la *obligación condicional*, el asegurador asume el riesgo contratado por el tomador, mediante el pago de la prestación asegurada, sujeta la condición de ocurrencia del siniestro, dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aun extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077 (C. Co., artículo 1080⁶). Dicho pago se traduce en una indemnización en los seguros de daños o en la cancelación de la suma asegurada en los seguros de personas.

De otro lado, en la formación y ejecución del contrato de seguro intervienen dos grupos de personas: a) las partes contratantes, que son las obligadas por el contrato, y b) ciertas personas interesadas en sus efectos económicos. Son partes contratantes: el **asegurador**, o sea la persona jurídica que asume los riesgos debidamente autorizada para ello con arreglo a las leyes y reglamentos, y el **tomador**, esto es, la persona que, obrando por cuenta propia o ajena, traslada los riesgos (C. Co., artículo 1037). Es preciso mencionar que el *tomador* es la persona natural o jurídica⁷ que interviene como parte en la formación del contrato, de la cual se exige una capacidad y conducta precontractual (C. Co., artículo 1058), determinantes en la validez del negocio jurídico y a cuyo cargo corren ciertas obligaciones. La calidad de tomador es *unitaria* pues se utiliza en todos los contratos de seguro sin importar su naturaleza y objeto (seguros de daños y de personas) y en la mayoría de los casos coincide con la calidad de asegurado. Esto se desprende de la propia norma, cuando define al tomador como la persona que “obrando por cuenta *propia o ajena*, traslada los riesgos.” (C. Co., artículo 1037).

Participan en el contrato de seguro, además de las partes: el **asegurado**, como titular del interés asegurable o asegurado, lo que supone que, en los seguros de daños, es la persona cuyo patrimonio puede resultar afectado, directa o indirectamente, con la ocurrencia de un riesgo (C. Co., artículo 1083) y en los seguros de personas, aquel cuya vida o integridad corporal se ampara con el contrato de seguro; y el **beneficiario**, o sea la persona que tiene derecho a recibir la prestación asegurada, quien puede o no identificarse con el tomador o el asegurado, o ser designado en la póliza o por la ley (C. Co., artículo 1142). En el caso sub examine el asegurado o tomador del seguro es quien conduce el vehículo y el beneficiario es el tercero que resulta afectado con motivo de la ocurrencia del riesgo.

La negociación de seguros admite casos en los cuales el tomador, el asegurado y el beneficiario se identifican, en la medida en que sus calidades coinciden en una misma persona según la clase de seguro que se celebre; pero también existen situaciones en las cuales ninguna de ellas convergen ni siquiera en dos personas, como sucede normalmente en el seguro de vida, en donde el tomador, el asegurado y el beneficiario suelen presentarse en forma heterogénea.

3. Obligaciones en materia de seguros.

Del contrato de seguro se desprende una serie de obligaciones para las partes, de las cuales se destacan, de modo general, las siguientes: De un lado, para el asegurador la **obligación condicional** de asumir el riesgo contratado por el tomador, la cual empieza a correr a la hora veinticuatro del día en que se perfeccione el contrato, en defecto de estipulación o de norma legal sobre la iniciación de la vigencia técnica (C. Co. 1057), así como el pago de la prestación asegurada una vez ocurrido el siniestro, en los términos del artículo 1080 C. Co.⁸; y el tomador asume las obligaciones de declarar el estado del riesgo (C. Co., artículo 1058), pagar la prima (C. Co., artículo 1066) y conservar el estado del riesgo y notificar sus cambios (C. Co., artículo 1060).

4. Naturaleza del interés asegurable del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT.

Sobre el particular cabe señalar que la Ley 33 de 1986 y los Decretos reglamentarios números 1032 de 1991, 2878 de 1991, 663 de 1993 y 1813

de 1994 le dieron vida jurídica al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dotándolo del carácter de seguro de accidentes personales.

El artículo 1° del Decreto 1032 de 1991 señala al respecto:

“**Artículo 1°. Obligatoriedad.** Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito”.

El mismo ordenamiento legal describe en su artículo 5° **la función social que cumple el seguro obligatorio**, y señala entre sus objetivos: la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito (cubriendo la muerte y los daños corporales físicos causados a las personas). Queda claro entonces, que la naturaleza del interés asegurable en el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito son las personas, en tanto que en el propuesto en el proyecto de ley son los bienes de los terceros. (Artículo 653 del Código Civil).

CONSIDERACIONES DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley, de modo imperativo, establece la obligación que todos los conductores de vehículos de servicio particular que circulen en el territorio nacional adquieran un seguro de responsabilidad civil extracontractual. ¿Con qué propósito? Con el fin de que se indemnicen los daños en los bienes que se causen a terceros; como consecuencia directa de un accidente de tránsito. Se trata de un nuevo seguro, pero un seguro dedicado a cubrir los riesgos sobre los bienes de terceros en el caso de los accidentes de tránsito.

No se puede confundir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, con el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual. Son dos figuras diferentes si consideramos la naturaleza del *interés asegurable*. En el primer caso, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se encarga de la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito (cubriendo la muerte y los daños corporales físicos causados a las personas). En el segundo caso, se encarga de indemnizar o reparar los causados a los bienes de los terceros.

Comoquiera que **conducir un vehículo es una actividad riesgosa**, estimo como ponente que dicha actividad, al igual como sucede con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, también cuente con un seguro que cubra los riesgos sobre los bienes de los terceros, involucrados de manera eventual, como consecuencia de un accidente de tránsito.

El Seguro además permite una indemnización rápida y ágil evitando el trámite de la justicia ordinaria, lo que se traduce en una oportuna y eficaz salvaguardia de los intereses y derechos que con la misma se protegen, así como la obtención de un resarcimiento económico adecuado por el daño causado y asegurado, a fin de dar seguridad en la protección de los riesgos y en el pago cumplido de los siniestros. Adicionalmente, como lo señaló el **honorable Senador Edgar Artunduaga Sánchez** en su ponencia: “*Sino que también contribuya a la creación de una mayor conciencia y responsabilidad social, en cuanto a lo que de suyo representa transitar con un vehículo por la vía pública*”, quiere decir lo anterior que, de convertirse en ley el seguro propuesto en el proyecto de ley, se configuraría en la comunidad una conciencia cada vez más generalizada frente a distintos riesgos, de la necesidad de adoptar conductas de índole previsiva dirigidas a evitar la concreción de los riesgos o a reducir las consecuencias del siniestro.

De otra parte, considerando la naturaleza del *interés asegurable* se crea una mayor confianza popular en la suficiente prevención de los riesgos inherentes a la actividad de conducir un vehículo frente al patrimonio de los terceros.

4 Esta norma debe entenderse junto con el artículo 897 C. Co., según el cual: “Cuando en este Código se exprese que un acto no produce efectos, se entenderá que es ineficaz de pleno derecho, sin necesidad de declaración judicial”.

5 OSSA G., J. Efrén. Teoría General del Seguro - El Contrato. Editorial Temis Bogotá-Colombia 1991, pág.73.

6 Modificado por el artículo 83 de la Ley 45 de 1990, titulado como “Oportunidad para el pago de la indemnización.”.

7 Según la doctrina, los patrimonios autónomos pueden igualmente constituirse en tomadores dentro de un contrato de seguro. López Blanco, Hernán Fabio, Comentarios al Contrato de Seguro, 2a. Edición, Dupre Editores, 1993, pág. 75.

8 Modificado por el artículo 83 de la Ley 45 de 1990.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Artículo 1°. Que establece lo siguiente:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto establecer que en forma obligatoria todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual que los ampare contra los riesgos inherentes a su actividad, expedidos por una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. De esta obligación se excluyen los vehículos que cuentan con el seguro denominado de todo riesgo.

Queda de la siguiente manera así:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto establecer que en forma obligatoria todos los conductores de **vehículos de** servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual que los amparen contra los riesgos inherentes a su actividad, expedidos por una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. De esta obligación se excluyen los vehículos que cuentan con el seguro denominado de todo riesgo.

Artículo 2°. Queda igual.

Artículo 3°. Queda igual.

Artículo 4°. Queda igual.

Artículo 5°. Que establece lo siguiente:

Artículo 5°. *Vigencia y pago de la prima.* La vigencia de este seguro será de un (1) año y la suscripción obligatoria estará a cargo del propietario del vehículo, presumiéndose que tiene esta calidad la persona natural o jurídica cuyo nombre figure en el registro público automotor. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea contratado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, caso en el cual deberá expresar la calidad.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará para los vehículos de servicio oficial específicamente.

Queda de la siguiente manera así:

Artículo 5°. Vigencia y pago de la prima. La vigencia de este seguro será de un (1) año y la suscripción obligatoria estará a cargo del titular de la licencia de conducción.

Artículo 6°. Que establece lo siguiente:

Artículo 6°. *Controles.* Se ordenará la creación de una base de datos única y nacional en la que serán reportadas todas las reclamaciones, y de acuerdo con ellas, considerando monto y frecuencias, las compañías definirán las bonificaciones o recargos a que haya lugar.

Queda de la siguiente manera así:

Artículo 6°. Las compañías de seguros se obligan a crear una base de datos única y nacional, en la que serán reportadas todas las reclamaciones, y de acuerdo con ellas, considerando monto y frecuencias, las compañías definirán las bonificaciones o recargos a que haya lugar.

Artículo 7°. Queda igual.

Artículo 8°. Queda igual.

Artículo 9°. Queda igual.

Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones nos permitimos solicitar a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes se le dé segundo debate al Proyecto de ley número 095 de 2004 Cámara, 079 de 2003 Senado, *por la cual se establece en forma obligatoria que todos los vehículos de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual*, con el siguiente pliego de modificaciones.

Atentamente,

María Teresa Uribe Bent, Alonso Acosta Osio, José Gerardo Piamba Castro, Representantes a la Cámara.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 095 DE 2004 CAMARA, 079 DE 2003 SENADO

por la cual se establece en forma obligatoria que todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto establecer que en forma obligatoria todos los conductores de vehículos de servicio particular

que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual que los ampare contra los riesgos inherentes a su actividad, expedido por una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. De esta obligación se excluyen los vehículos que cuentan con el seguro denominado de todo riesgo.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual: Es aquel que impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de un accidente de tránsito en los bienes de un tercero, de acuerdo con la ley, y tiene como propósito el resarcimiento de la víctima, la cual, en tal virtud, se constituye en el beneficiario de la indemnización, sin perjuicio de las prestaciones que se le reconozcan al asegurado.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Artículo 3°. *Monto.* El monto asegurable como mínimo por cada uno de los riesgos descritos queda establecido de la siguiente manera:

Pérdidas parciales: Hasta doce (12) smmlv. Se entenderá por pérdida parcial, cuando el monto de los daños ocasionados no sobrepase el 75% del valor comercial del bien afectado.

Pérdida total: Hasta veinte (20) smmlv. Se entenderá por pérdida total, cuando el monto de los daños ocasionados sobrepase el 75% del valor comercial del bien afectado.

Lucro cesante: 3 Salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

Artículo 4°. *Tarifación.* El cálculo de riesgo será libre de acuerdo con las características de cada riesgo. Se tendrá en cuenta la experiencia individual del conductor, y todos aquellos factores que han venido siendo registrados en la estadística de las autoridades. Las compañías de seguros fijarán libremente y de acuerdo con sus métodos y modelos matemáticos las tarifas correspondientes, reconociendo a cada conductor una bonificación o un recargo específico de acuerdo con su siniestralidad particular. No obstante, no podrán rechazar por selección del riesgo la expedición de dicho seguro a menos que exista una probada intención de fraude por parte de quien solicite el mismo, en cuyo caso estarán obligadas a denunciar ante la justicia dicho intento de defraudación o una demostrada incapacidad físico – sensométrica para conducir un vehículo.

El seguro que tome el conductor debe corresponder a la categoría de licencia que porte.

Artículo 5°. *Vigencia y pago de la prima.* La vigencia de este seguro será de un (1) año y la suscripción obligatoria estará a cargo del titular de la licencia de conducción.

Artículo 6°. Las compañías de seguros se obligan a crear una base de datos única y nacional, en la que serán reportadas todas las reclamaciones, y de acuerdo con ellas, considerando monto y frecuencias, las compañías definirán las bonificaciones o recargos a que haya lugar.

Artículo 7°. Aquel que no porte este seguro de responsabilidad civil extracontractual será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes y la inmovilización del vehículo hasta tanto no se subsane la causa que la origina, con la adquisición o renovación de dicho seguro.

Artículo 8°. Hacen parte de esta ley las disposiciones de la ley comercial sobre la materia, así como las disposiciones de la legislación civil y las demás leyes que las modifiquen y adicionen.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

María Teresa Uribe Bent, Alonso Acosta Osio, José Gerardo Piamba Castro, Representantes a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTENTACION INFORME DE PONENCIA
PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 13 de diciembre de 2004.

Autorizamos el presente informe de Ponencia para Segundo Debate del Proyecto de ley número 095 de 2004 Cámara, 079 de 2003 Senado, *por la cual se establece en forma obligatoria que todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de*

responsabilidad civil extracontractual, presentado por los honorables Representantes,

María Teresa Uribe Bent, Alonso Acosta Osio y José Gerardo Piamba Castro.

El Presidente,

Plinio Edilberto Olano Becerra.

El Secretario,

Carlos Oyaga Quiroz.

**TEXTO DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 095 DE 2004
CAMARA, 079 DE 2003 SENADO**

Aprobado en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, por la cual se establece en forma obligatoria que todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto establecer que en forma obligatoria todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual que los ampare contra los riesgos inherentes a su actividad, expedido por una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. De esta obligación se excluyen los vehículos que cuentan con el seguro denominado de todo riesgo.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual: Es aquel que impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de un accidente de tránsito en los bienes de un tercero, de acuerdo con la ley y, tiene como propósito el resarcimiento de la víctima, la cual, en tal virtud, se constituye en el beneficiario de la indemnización, sin perjuicio de las prestaciones que se le reconozcan al asegurado.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Artículo 3°. *Monto.* El monto asegurable como mínimo por cada uno de los riesgos descritos queda establecido de la siguiente manera:

Pérdidas parciales: Hasta doce (12) smmlv. Se entenderá por pérdida parcial, cuando el monto de los daños ocasionados no sobrepase el 75% del valor comercial del bien afectado.

Pérdida total: Hasta veinte (20) smmlv. Se entenderá por pérdida total, cuando el monto de los daños ocasionados sobrepase el 75% del valor comercial del bien afectado.

Lucro cesante: 3 salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

Artículo 4°. *Tarifación.* El cálculo de riesgo será libre de acuerdo con las características de cada riesgo. Se tendrá en cuenta la experiencia individual del conductor, y todos aquellos factores que han venido siendo registrados en la estadística de las autoridades. Las compañías de seguros fijarán libremente y de acuerdo con sus métodos y modelos matemáticos las tarifas correspondientes, reconociendo a cada conductor una bonificación o un recargo específico de acuerdo con su siniestralidad particular. No obstante, no podrán rechazar por selección del riesgo la expedición de dicho seguro a menos que exista una probada intención de fraude por parte de quien solicite el mismo, en cuyo caso estarán obligadas a denunciar ante la justicia dicho intento de defraudación o una demostrada incapacidad físico – sensométrica para conducir un vehículo.

El seguro que tome el conductor debe corresponder a la categoría de licencia que porte.

Artículo 5°. *Vigencia y pago de la prima.* La vigencia de este seguro será de un (1) año y la suscripción obligatoria estará a cargo del propietario del vehículo, presumiéndose que tiene esta calidad la persona natural o jurídica cuyo nombre figure en el registro público automotor. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea contratado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, caso en el cual deberá expresar la calidad.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará para los vehículos de servicio oficial específicamente.

Artículo 6°. *Controles.* Se ordenará la creación de una base de datos única y nacional en la que serán reportadas todas las reclamaciones, y de acuerdo con ellas, considerando monto y frecuencias, las compañías definirán las bonificaciones o recargos a que haya lugar.

Artículo 7°. Aquel que no porte este seguro de responsabilidad civil extracontractual será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes y la inmovilización del vehículo hasta tanto no se subsane la causa que la origina, con la adquisición o renovación de dicho seguro.

Artículo 8°. Hacen parte de esta ley las disposiciones de la ley comercial sobre la materia, así como las disposiciones de la legislación civil y las demás leyes que las modifiquen y adicionen.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

En los términos anteriores fue aprobado el Proyecto de ley número 095 de 2004 Cámara, 079 de 2003 Senado, por el cual se establece en forma obligatoria que todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual, según consta en el Acta número 020 del 7 de diciembre de 2004.

El Presidente,

Plinio Edilberto Olano Becerra.

El Secretario,

Carlos Oyaga Quiroz.

* * *

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 163 DE 2004 CAMARA**

por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002.

Me ha correspondido por designación de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, rendir ponencia para **segundo** debate al Proyecto de ley número 163 de 2004 Cámara, *por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*, presentado por los Ministros de Transporte y Hacienda y Crédito Público.

Como quedó expuesto en la exposición de motivos presentada para el primer debate dado a este proyecto de ley, este está motivado en el fallo de la Corte Constitucional que declaró inexecutable el aparte del inciso 2° del artículo 9° de la Ley 769 de 2002, donde se le otorgaba competencia al Ministerio de Transporte para fijar las tarifas sin haber determinado el método y el sistema para el cobro de estos requeridas para el sostenimiento del sistema de información del Registro Unico Nacional de Transporte, RUNT.

Dijo la Corte mediante la Sentencia C-532 de 2003, que dicha disposición contraría lo consagrado en el artículo 338 de la Constitución Política, por cuanto la competencia para determinar el método y el sistema para fijar tarifas debe ser establecido tan solo por el Congreso, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales.

Para determinar las tarifas de tasas y contribuciones, la Constitución reconoció la necesidad de acudir al sistema y al método en tres momentos:

1. Para definir los costos de los servicios, esto es, los gastos en que incurrió una entidad.

2. Para señalar los beneficios generados como consecuencia de la prestación del servicio.

3. Para identificar la forma de hacer el reparto de costo y beneficios entre los eventuales contribuyentes.

Sobre este aspecto manifestó la Corte que cuando el Congreso ha atribuido a una autoridad administrativa la facultad de fijar la tarifa de una tasa, sin establecer el sistema y el método que permita determinar los costos del servicio prestado, la norma necesariamente ha de ser declarada inexecutable como se ha presentado en este caso y que valga la repetición dicha circunstancia motivo la presentación de este proyecto de ley.

Es de fundamental importancia la aprobación de este proyecto en razón a que con la implementación del método y el sistema –propósito del proyecto–, se permitirá determinar las tarifas que el Ministerio de Transporte fijará con el fin de generar los ingresos necesarios para establecer las características, el montaje, la operación y actualización de información contenida en el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, permitiendo

su funcionamiento, operación y sostenibilidad, según lo preceptuado en el artículo 9° de la Ley 769 de 2002.

Asimismo, con esta iniciativa se facilitará el cobro de la asignación de los rangos, series y códigos para el control de las especies venales denominadas licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional, recaudo de los cuales los organismos de tránsito transfieren a favor del Ministerio de Transporte un porcentaje por concepto de la asignación que el Ministerio realiza de estos.

Como se expresó en la sustentación para primer debate al proyecto, el legislador previó la necesidad de crear un sistema de información centralizado denominado Registro Nacional de Tránsito, RUNT, el cual incorpora varios subregistros que garantizarán la centralización, confrontación, validación y autorización de la información a nivel nacional de los elementos integrantes del tránsito, como también permitirá la certeza jurídica en la transacción de los bienes sujetos a registro como de los documentos que lo soportan.

Reitero que del contenido de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, se desprende que el objeto principal de esta regulación es garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes. Al Estado como garante de estos derechos y dada la constante evolución de las ciudades es a quien le corresponde introducir los cambios que sean necesarios para mantener la coordinación y propender a que el tránsito de vehículos y peatones alcance niveles aceptables de seguridad, orden, salubridad y comodidad pública.

La Ley 769 de 2002 previó un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez por un término de un (1) año contado a partir de la fecha de su sanción para que el Ministerio de Transporte ponga en funcionamiento al público el RUNT. En otras palabras, el Ministerio de Transporte cuenta hasta el mes de agosto del año 2005 para poner en funcionamiento el sistema.

No sobra reiterar que dentro de los beneficios que otorgara la implementación de este sistema de creación legal, podemos citar la mayor seguridad que se le brindará a los usuarios del tránsito a nivel nacional, una adecuada y eficiente política de seguridad jurídica, ya que es un valioso aporte a las actividades que se derivan del Registro Terrestre Automotor, por cuanto la tradición de los vehículos automotores requieren de publicidad y de que se constate quienes son los verdaderos propietarios de estos; al tesoro público que percibe unos ingresos por concepto de especies venales; con este proyecto se brindan soluciones al Estado y a todos los Organismos de Tránsito del país, a los entes de control y a la ciudadanía en general, quienes accederán a un sistema de información centralizado ágil y oportuno sobre los bienes mercantiles sujetos a registro y los demás subregistros que contempla el RUNT.

Asimismo previendo la optimización en su funcionamiento el proyecto contempla la inclusión de la sanción a imponer para aquellos que omitan la responsabilidad de inscribir o reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Unico Nacional de Tránsito RUNT, dentro de los términos señalados y atendiendo las condiciones previamente establecidas.

De esta manera y con las modificaciones introducidas en el desarrollo de la discusión dada al proyecto para su aprobación en primer debate presento la siguiente proposición.

Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones me permito solicitar a los miembros de la Cámara de Representantes se le dé segundo debate al Proyecto de ley número 163 de 2004 Cámara, *por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*, aprobado en primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara el día 1° de diciembre de 2004.

Cordialmente,

Plinio Olano Becerra,

Representante a la Cámara.

TEXTO DEFINITIVO PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 163 DE 2004 CAMARA

*por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional
de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Disposiciones relacionadas con el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT

Artículo 1°. Con el fin de garantizar la sostenibilidad del RUNT de que tratan los artículos 8° y 9° de la Ley 769 de 2002, establézcase el método y el sistema que se registrá por las normas de la presente ley.

Artículo 2°. *Hecho generador.* Está constituido por la inscripción, el ingreso de datos, expedición de certificados y la prestación de servicios relacionados con los diferentes registros previstos en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002 o las normas que la modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

Artículo 3°. *Sujeto activo.* Es sujeto activo de la tasa creada por la Ley 769 de 2002, la Nación-Ministerio de Transporte.

Artículo 4°. *Sujetos pasivos.* Son sujetos pasivos de la tasa de que trata la presente ley, quienes estén obligados a inscribirse ante el RUNT, soliciten el ingreso de información, soliciten la expedición de certificados, o quienes soliciten la prestación de algún servicio relacionado con los diferentes registros previstos en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002 o las normas que lo modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

Artículo 5°. *Recaudo.* El recaudo estará a cargo del Ministerio de Transporte o de quien él delegue o autorice.

Artículo 6°. *Tarifas.* Las tarifas aplicables a la inscripción, ingreso de información, expedición de certificados y servicios prestados por el Registro Unico Nacional de Tránsito RUNT, serán fijadas anualmente, mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el sistema y método que se describe a continuación.

Artículo 7°. *Sistema.* A efectos de establecer el sistema para la fijación de las tarifas del Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, por parte del Ministerio de Transporte, estas se calcularán teniendo en cuenta, entre otros criterios:

1. Costo de inversión inicial: Es el valor de adquisición de hardware y software, montaje de equipos y redes, derechos de uso y de explotación de licencias de software, migración y validación de la información, contratación y capacitación de personal, pólizas, gastos financieros, actividades de preinversión y otros costos inherentes.

2. Costos de mantenimiento, entendido como el valor de las actividades periódicas necesarias para prevenir y/o corregir el deterioro de redes, bienes o equipos existentes.

3. El costo de mejoramiento, entendido como el valor necesario para mejorar, ampliar, adecuar o actualizar, el hardware, el software, las redes, los bienes y la infraestructura existente.

4. El costo de rehabilitación, entendido como el valor de las actividades necesarias para reconstruir, recuperar o sustituir las condiciones originales de la infraestructura, equipos, bienes existentes y para atender los imprevistos no contemplados en los anteriores conceptos.

5. El costo de la operación de la infraestructura, entendido como el valor para cubrir los gastos directos e indirectos, diferentes de los anteriores, necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio y una interventoría técnica. Estos gastos para operar el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, incluyen: Nómina, operación, conectividad, uso de la infraestructura, reparaciones y otros.

6. El costo para cubrir los programas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, dirigidas a temas de seguridad en el sector tránsito y transporte.

Artículo 8°. *Método.* Una vez determinados los costos conforme al sistema establecido en el artículo 7° de esta Ley, la entidad correspondiente hará la distribución de los mismos entre los sujetos pasivos de los servicios, para lo cual aplicará el siguiente método:

1. Se hará una proyección estadística de la demanda mínima anual para el primer año de funcionamiento del Sistema Unico Nacional de Tránsito, RUNT, utilizando la información histórica registrada por el Ministerio de Transporte.

2. Los costos anuales determinados conforme al sistema establecido en el artículo 7°, se distribuirán entre los trámites anuales proyectados estadísticamente, arrojando un valor de ingreso esperado.

3. La tarifa se ajustará calculando la variación de los ingresos totales de registros, frente a los ingresos esperados. El índice de ajuste se calcula como la relación entre la variación en los ingresos totales frente al ingreso esperado de registros, cuyas tarifas son ajustables con el IPC anual, certificado por el DANE.

4. Los usuarios pagarán la tarifa establecida por el registro, validación, autorización, conservación, modificación de la información requerida por el Sistema Unico Nacional de Tránsito RUNT, al efectuar sus trámites y la expedición de certificados.

Artículo 9°. Créase un fondo cuenta adscrito al Ministerio de Transporte, constituido con los recursos provenientes de la tasa a que se refieren los artículos 8° y 9° de la Ley 769 de 2002 para garantizar la sostenibilidad del sistema, la actualización del software, hardware, los bienes y servicios necesarios para efectuar el registro, validación y autorización del Registro Unico Nacional de Tránsito - RUNT.

Artículo 10. **Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información:**

A. Están obligados a inscribirse ante el RUNT:

1. Todos los automotores legalmente matriculados. Serán responsables de su inscripción los organismos de tránsito.

2. Todos los conductores de vehículos de servicio particular o público, los conductores de motocicletas. Será responsable de su inscripción, el organismo de tránsito que expidió la licencia.

3. Todas las empresas de transporte público o privado. Serán responsables de su inscripción, los interesados.

4. Todos los poseedores de una licencia de tránsito. Será responsable de su inscripción el organismo de tránsito que haya expedido la licencia.

5. Todos los centros de enseñanza automovilística, los centros de reconocimiento, los centros integrales de atención, los centros de diagnóstico automotor. Serán responsables los interesados.

6. Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte.

7. Toda la maquinaria agrícola o de construcción autopropulsada. Será responsable de su inscripción el organismo de tránsito que expida la respectiva licencia de tránsito.

8. Todas las personas naturales o jurídicas que presten algún tipo de servicio al tránsito, que presten apoyo o reciban delegación de los organismos de tránsito o las autoridades de tránsito.

9. Todos los importadores de vehículos, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada, motocicletas.

10. Todas las ensambladoras de: vehículos, maquinaria agrícola, motocicletas, remolques o semirremolques que se produzcan en Colombia.

B. Están obligados a reportar la información al RUNT, en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho:

1. El SIMIT debe reportar todas las infracciones de tránsito en Colombia.

2. Los organismos de tránsito y la policía de carreteras para reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran en Colombia.

3. Las compañías aseguradoras deben reportar todas las pólizas de seguros obligatorios que se expidan en Colombia.

Quienes estén obligados a inscribirse ante el RUNT, pagarán a favor del Ministerio de Transporte la suma que determine la tabla de costos para inscripciones ante el RUNT, que produzca anualmente el Ministerio de Transporte.

Quienes estén obligados a reportar información al RUNT no pagarán suma alguna.

Artículo 11. Incorpórese al Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola o de Construcción Autopropulsada.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará en un plazo de noventa (90) días calendario, el procedimiento a seguir para que los propietarios y/o poseedores de la maquinaria agrícola o de construcción autopropulsada, la matriculen e inscriban ante el Organismo de Tránsito competente.

Artículo 12. **Sanciones.** Quienes estando obligados a inscribirse o a reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT de que trata el artículo 8° de la Ley 769 de 2002, no cumplan con esta obligación dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada día de retardo en el suministro de la información.

Artículo 13. **Autoridad competente.** Es competente para imponer la sanción establecida en el artículo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien en el futuro ejerza las funciones de inspección, control y vigilancia del sector tránsito y transporte.

Artículo 14. **Procedimiento.** El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere este capítulo, se someterán a las reglas previstas en el artículo 158 de la Ley 769 de 2002.

CAPITULO II

Disposiciones relacionadas con el valor de los derechos de tránsito de algunas especies venales y disposiciones finales

Artículo 15. **Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito y Placa Unica Nacional.** Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política, y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el método y el sistema para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional.

Dichas tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía que el Ministerio de Transporte presentará a las Corporaciones durante el último trimestre del año anterior al cual se debe aplicar la tarifa.

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

Artículo 16. **Sujetos activos y pasivos.** Son sujetos activos beneficiarios de la tarifa de que trata el artículo anterior el organismo de tránsito correspondiente y el Ministerio de Transporte, en el porcentaje señalado derivado de la facultad de asignar series, códigos y rangos de la licencia de conducción, licencia de tránsito y placa única nacional. Son sujetos pasivos de la tarifa, el titular en el caso de la licencia de conducción y el propietario del vehículo para los casos de la licencia de tránsito y la Placa Unica Nacional.

Artículo 17. **Organismos de tránsito:** El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito, para su creación, funcionamiento y cancelación.

Parágrafo. El Gobierno Nacional, determinará el régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario, después de sancionada esta ley.

De todas maneras no se autorizará trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo por concepto de pagos o contribuciones con el Ministerio de Transporte, el SIMIT o con entidades que hayan recibido por delegación o por ley funciones en el tránsito.

Artículo 18. **Vigencia.** La presente ley empezará a regir a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

Plinio Olano Becerra,

Representante a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACION

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 13 de diciembre de 2004.

Autorizamos el presente informe de Ponencia para Segundo Debate del Proyecto de ley número 163 de 2004 Cámara, *por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*, presentado por el honorable Representante *Plinio Edilberto Olano Becerra*.

El Presidente,

Plinio Edilberto Olano Becerra.

El Secretario,

Carlos Oyaga Quiroz.

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 163 DE 2004

CAMARA

Aprobado en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Disposiciones relacionadas con el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT

Artículo 1°. Para la correcta aplicación de la tasa de que tratan los artículos 8 y 9, modifícase la Ley 769 de 2002, con el fin de garantizar la sostenibilidad del Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT.

Artículo 2°. *Hecho generador*. Está constituido por la inscripción, el ingreso de datos, expedición de certificados y la prestación de servicios relacionados con los diferentes registros previstos en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002 o las normas que la modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

Artículo 3°. *Sujeto activo*. Es sujeto activo de la tasa creada por la presente ley, la Nación-Ministerio de Transporte.

Artículo 4°. *Sujetos pasivos*. Son sujetos pasivos de la tasa de que trata la presente ley, quienes estén obligados a inscribirse ante el RUNT, soliciten el ingreso de información, soliciten la expedición de certificados, o quienes soliciten la prestación de algún servicio relacionado con los diferentes registros previstos en el artículo 8° de la Ley 769 de 2002 o las normas que lo modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

Artículo 5°. *Recaudo*. El recaudo estará a cargo del Ministerio de Transporte o de quien él delegue o autorice.

Artículo 6°. *Tarifas*. Las tarifas aplicables a la inscripción, ingreso de información, expedición de certificados y servicios prestados por el Registro Unico Nacional de Tránsito RUNT, serán fijadas anualmente, mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el sistema y método que se describe a continuación.

Artículo 7°. *Sistema*. A efectos de establecer el sistema para la fijación de las tarifas del Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, por parte del Ministerio de Transporte, estas se calcularán teniendo en cuenta, entre otros criterios:

1. Costo de inversión inicial: Es el valor de adquisición de hardware y software, montaje de equipos y redes, derechos de uso y de explotación de licencias de software, migración y validación de la información, contratación y capacitación de personal, pólizas, gastos financieros, actividades de preinversión y otros costos inherentes.

2. Costos de mantenimiento, entendido como el valor de las actividades periódicas necesarias para prevenir y/o corregir el deterioro de redes, bienes o equipos existentes.

3. El costo de mejoramiento, entendido como el valor necesario para mejorar, ampliar, adecuar o actualizar, el hardware, el software, las redes, los bienes y la infraestructura existente.

4. El costo de rehabilitación, entendido como el valor de las actividades necesarias para reconstruir, recuperar o sustituir las condiciones originales de la infraestructura, equipos, bienes existentes y para atender los imprevistos no contemplados en los anteriores conceptos.

5. El costo de la operación de la infraestructura, entendido como el valor para cubrir los gastos directos e indirectos, diferentes de los anteriores, necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio y una interventoría técnica. Estos gastos para operar el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, incluyen: Nómina, operación, conectividad, uso de la infraestructura, reparaciones y otros.

6. El costo para cubrir los programas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, dirigidas a temas de seguridad en el sector tránsito y transporte.

Artículo 8°. *Método*. Una vez determinados los costos conforme al sistema establecido en el artículo 7° de esta Ley, la entidad correspondiente hará la distribución de los mismos entre los sujetos pasivos de los servicios, para lo cual aplicará el siguiente método:

1. Se hará una proyección estadística de la demanda mínima anual para el primer año de funcionamiento del Sistema Unico Nacional de Tránsito, RUNT, utilizando la información histórica registrada por el Ministerio de Transporte.

2. Los costos anuales determinados conforme al sistema establecido en el artículo 7°, se distribuirán entre los trámites anuales proyectados estadísticamente, arrojando un valor de ingreso esperado.

3. La tarifa se ajustará calculando la variación de los ingresos totales de registros, frente a los ingresos esperados. El índice de ajuste se calcula como la relación entre la variación en los ingresos totales frente al ingreso esperado de registros, cuyas tarifas son ajustables con el IPC anual, certificado por el DANE.

4. Los usuarios pagarán la tarifa establecida por el registro, validación, autorización, conservación, modificación de la información requerida por el Sistema Unico Nacional de Tránsito RUNT, al efectuar sus trámites y la expedición de certificados.

Artículo 9°. Créase un fondo cuenta adscrito al Ministerio de Transporte, constituido con los recursos provenientes de la tasa a que se refiere la

presente ley para garantizar la sostenibilidad del sistema, la actualización del software, hardware, los bienes y servicios, necesarios para efectuar el registro, validación y autorización del Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT.

Artículo 10. *Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información*:

Están obligados a inscribirse ante el RUNT:

1. Todos los automotores legalmente matriculados. Serán responsables de su inscripción los organismos de tránsito.

2. Todos los conductores de vehículos de servicio particular o público, los conductores de motocicletas. Serán responsables de su inscripción, el organismo de tránsito que expidió la licencia.

3. Todas las empresas de transporte público o privado. Serán responsables de su inscripción, los interesados.

4. Todos los poseedores de una licencia de tránsito. Será responsable de su inscripción el organismo de tránsito que haya expedido la licencia.

5. Todos los centros de enseñanza automovilística, los centros de reconocimiento, los centros integrales de atención, los centros de diagnóstico automotor. Serán responsables los interesados.

6. Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte.

7. Toda la maquinaria agrícola o de construcción autopropulsada. Será responsable de su inscripción el Ministerio de Transporte.

Reglamentará el punto el Ministerio de Transporte en un plazo de 90 días.

8. Todas las personas naturales o jurídicas que presten algún tipo de servicio al tránsito, que presten apoyo o reciban delegación de los organismos de tránsito o las autoridades de tránsito.

9. Todos los importadores de vehículos, maquinaria agrícola y de construcción, motocicletas.

10. Todas las ensambladoras de vehículos, maquinaria agrícola, motocicletas, remolques o semirremolques que se produzcan en Colombia.

Están obligados a reportar la información al RUNT, en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho:

1. La Federación Colombiana de Municipios para reportar todas las infracciones de tránsito en Colombia.

2. Los organismos de tránsito y la policía de carreteras para reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran en Colombia.

3. Las compañías aseguradoras para reportar todas las pólizas de seguros obligatorios que se exijan en Colombia.

Quienes estén obligados a inscribirse ante el RUNT, pagarán a favor del Ministerio de Transporte la suma que determine la tabla de costos para inscripciones ante el RUNT, que produzca anualmente el Ministerio de Transporte.

Quienes estén obligados a reportar información al RUNT no pagarán suma alguna.

Artículo 11. Incorpórese al Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción.

Artículo 12. *Sanciones*. Quienes estando obligados a inscribirse o a reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Unico Nacional de Tránsito, RUNT, de que trata el artículo 8° de la Ley 769 de 2002, no cumplan con esta obligación dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada día de retardo en el suministro de la información.

Artículo 13. *Autoridad competente*. Es competente para imponer la sanción establecida en el artículo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien en el futuro ejerza las funciones de inspección, control y vigilancia del sector tránsito y transporte.

Artículo 14. *Procedimiento*. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere este capítulo, se someterán a las reglas previstas en el artículo 158 de la Ley 769 de 2002.

CAPITULO II

Disposiciones relacionadas con el valor de los derechos de tránsito de algunas especies venales y disposiciones finales

Artículo 15. *Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito y Placa Unica Nacional*. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos

Municipales o Distritales de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política, y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el método y el sistema para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional.

Dichas tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía que el Ministerio de Transporte presentará a las Corporaciones durante el último trimestre del año anterior al cual se debe aplicar la tarifa.

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

Artículo 16. *Sujetos activos y pasivos.* Son sujetos activos beneficiarios de la tarifa de que trata el artículo anterior el organismo de tránsito correspondiente y el Ministerio de Transporte, en el porcentaje señalado derivado de la facultad de asignar series, códigos y rangos de la licencia de conducción, licencia de tránsito y placa única nacional. Son sujetos pasivos de la tarifa, el titular en el caso de la licencia de conducción y el propietario del vehículo para los casos de la licencia de tránsito y la Placa Unica Nacional.

Artículo 17. *Organismos de tránsito:* El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito, para su creación, funcionamiento y cancelación.

Parágrafo. El Gobierno Nacional, determinará el régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito.

De todas maneras no se autorizará trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo por concepto de pagos o contribuciones con el Ministerio de Transporte o con entidades que hayan recibido por delegación o por ley funciones en el tránsito.

Artículo 18. *Vigencia.* La presente ley empezará a regir a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

En los términos anteriores fue aprobado el Proyecto de ley número 163 de 2004 Cámara, *por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*, según consta en el Acta número 018 del 1° de diciembre de 2004.

El Presidente,

El Secretario,

Plinio Edilberto Olano Becerra.

Carlos Oyaga Quiroz.

INFORMES DE MEDIACION

INFORME DE MEDIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NUMERO 070 DE 2004 CAMARA, 141 DE 2004 SENADO

por la cual se adiciona el artículo 38 de la Ley 906 de 2004.

Bogotá, D. C., 13 de diciembre de 2004.

Doctor

LUIS HUMBERTO GOMEZ GALLO

Presidente del Senado de la República

Ciudad.

Doctora

ZULEMA DEL CARMEN JATTIN CORRALES

Presidenta Cámara de Representantes

Ciudad.

Ref.: Informe de Mediación Proyecto de ley número 070 de 2004 Cámara, 141 de 2004 Senado.

De acuerdo con el encargo impartido por ustedes, nos permitimos poner a consideración de las Plenarias de Senado y Cámara de Representantes el Informe de Mediación del Proyecto de ley número 070 de 2004 Cámara, 141 de 2004 Senado, *por la cual se adiciona el artículo 38 de la Ley 906 de 2004.*

TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 141 DE 2004 SENADO, 070 DE 2004 CAMARA

por la cual se adiciona el artículo 38 de la Ley 906 de 2004.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 38 de la Ley 906 de 2004 tendrá un parágrafo 2° del siguiente tenor:

Parágrafo 2°. Los Jueces Penales del Circuito y Penales Municipales conocerán y decretarán la extinción de la sanción penal por prescripción en los procesos de su competencia.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación, se aplicará para los procesos que a la fecha de la misma no hayan sido remitidos a los jueces de ejecución de penas y medidas de seguridad y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

Senador.

Héctor Helí Rojas Jiménez,

Carlos Germán Navas Talero,

Representante a la Cámara por Bogotá.

CONTENIDO

Gaceta número 820-Martes 14 de diciembre de 2004

CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Ponencia para segundo debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto del Proyecto de ley número 095 de 2004 Cámara, 079 de 2003 Senado, por la cual se establece en forma obligatoria que todos los conductores de servicio particular que circulan en el territorio nacional deben tomar un seguro de responsabilidad civil extracontractual.	1
Ponencia para segundo debate y Texto definitivo al Proyecto de ley número 163 de 2004 Cámara, por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002. ..	4
INFORMES DE MEDIACION	
Informe de Mediación y Texto conciliado del Proyecto de ley número 070 de 2004 Cámara, 141 de 2004 Senado, por la cual se adiciona el artículo 38 de la Ley 906 de 2004.	8