
PROYECTO DE LEY _____ DE 2013

“Por la cual se establece un descuento de multas por infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1°. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de doce (12) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes del quince (15) de marzo de 2010, podrán acogerse al descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda, previa realización del curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010.

Para acogerse al descuento señalado en esta ley a solicitud del interesado se celebraran convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca la autoridad de tránsito de acuerdo a la ley, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo.

El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción, y en el mismo el conductor y el organismo de tránsito dejarán constancia de las deudas sobre las cuales operó este fenómeno.

Parágrafo. Las multas impuestas por conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas no tendrán derecho al descuento de que trata este artículo.

Artículo 2°. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de veinticuatro (24) meses los conductores a quienes se les haya impuesto multa o multas por la infracción de conducir un vehículo particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación, podrá cambiarlas junto con los intereses y demás erogaciones que hayan generado, por un curso de 80 horas de comportamientos y hábitos seguros en la vía cuyo costo estará a su cargo, y 40 horas de trabajo social que cumplirá a ordenes de las autoridades de tránsito.

Con un solo curso, y el cumplimiento de las 40 horas de trabajo social se entenderán cambiadas todas las multas, los intereses y demás erogaciones que hayan generado, que pesen sobre el conductor por conducir un vehículo particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

Parágrafo: El Ministerio de Transporte contará con seis meses para reglamentar este artículo

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga todas las normas que le sean contrarias.

PROYECTO DE LEY ____ DE 2013

“Por la cual se establece un descuento de multas por infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

De los Honorables Congresistas,

PROYECTO DE LEY _____ DE 2013

“Por la cual se establece un descuento de multas por infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Conveniencia de la iniciativa

El Congreso de la República ya ha aprobado en dos oportunidades un descuento para las multas impuestas antes del 15 de marzo de 2010, primero con el parágrafo 2 del artículo 24 de la ley 1383 de 2010 y posteriormente a través del artículo 95 de la ley 1450 de 2011, con el descuento concedido por la ley 1450, del 16 de Junio de 2011 al 15 de diciembre de 2012 se recaudaron en el país según el SIMIT \$1.122.679.926.452¹, del cual se beneficiaron 643.455² conductores, se suscribieron 3.56.591 acuerdos de pago por un total de \$390.186.558.458³.

Con el descuento contenido en la ley 1383 de 2010, 301.943 conductores quedaron a paz y salvo, y con el descuento incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, ley 1450 de 2011 quedaron a paz y salvo 562.212 conductores.

Aunque se logró un recaudo importante de cartera, no ha sido suficiente, veamos las cifras de las multas que aún se adeudan en el país:

Total deuda por multas por infracciones de tránsito	
Multas anteriores 16 de marzo de 2010	\$1.222.175.310.817 ⁴
Multas impuestas después del 17 de marzo de 2010	\$1.493.507.841.661 ⁵
Total deuda por comparendos	\$2.715.683.152.478

El 45% de la deuda del total de las multas por infracciones de tránsito corresponde a las que fueron impuestas antes del 16 de marzo de 2010 por valor de \$1.222.175.310.817

De la deuda por comparendos anteriores al 16 de marzo de 2010, Bogotá adeuda el 14% correspondiente a \$173.928.463.934.

De las cifras presentadas se concluye que con la iniciativa se puede recuperar una importante cartera de difícil recaudo.

¹ Fuente: SIMIT en respuesta a derechos de petición del 11 de Marzo de 2013 y de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá el 14 de Marzo de 2013

² Fuente: SIMIT en respuesta a derechos de petición del 11 de Marzo de 2013.

³ Ibídem

⁴ Ibídem

⁵ Ibídem

Conducir un vehículo excediendo la capacidad autorizada

La infracción por conducir un vehículo particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación, conocido popularmente como “sobrecupo” se dá en muchas oportunidades por la falta de transporte que viven los colombianos.

En la iniciativa se propone cambiar estas multas por un curso de comportamientos y hábitos seguros en la vía de 80 horas que deberá pagarse el conductor y 40 horas de trabajo social.

DEUDAS POR CONDUCIR LA CAPACIDAD AUTORIZADA			
Tipo de Servicio	Antes del 16 de Marzo de 2010	Después del 16 de Marzo de 2010	TOTAL
Público	16.513.472.207 ⁶	5.047.910.173 ⁷	21.561.382.383
Particular	6.784.273.606 ⁸	6.930.975.785 ⁹	13.715.249.391
Total deuda Multas por sobrecupo	23.297.745.813	11.978.885.961	35.274.598.924

El 1.3% de la deuda por infracciones de tránsito anteriores al 16 de marzo de 2010 corresponde a sobrecupo por un valor de \$35.274.598.924.

El 1.9% de la deuda por infracciones de tránsito corresponde a las deudas anteriores al 16 de marzo de 2010 corresponde a sobrecupo por un valor de \$23.297.745.813.

En Bogotá a través de la resolución 22 de 1996 se estableció un servicio denominado súper ejecutivo, los vehículos con este servicio eran busetas que no podían llevar pasajeros de pie, por la demanda de transporte público, quienes prestaron ese servicio quedaron con un sin numero de multas por esta causa.

Mediante el decreto 315 de 2007, el alcalde Luis Eduardo Garzón deroga esta resolución y pone fin al servicio súper ejecutivo, pero los conductores quedaron con las deudas por causa de estas multas:

⁶ Fuente Simit en Respuesta a derecho de petición el 4 de abril de 2013.

⁷ Ibídem.

⁸ Ibídem.

⁹ Ibídem.

Comparendos por Sobrecupo en Bogotá Servicio Publico Antes del 16/03/10 ¹⁰			Comparendos por Sobrecupo en Bogotá Servicio Particular Antes del 16/03/10 ¹²		
VIGENCIA	No comparendos	TOTAL CARTERA	VIGENCIA	CANTIDAD	TOTAL CARTERA
2002	2	\$309.000	2003	6	\$986.000
2003	1150	\$190.125.900	2005	25	\$9.380.000
2004	29	\$4.135.400	2006	33	\$13.464.000
2005	1970	\$735.698.630	2007	74	\$31.923.800
2006	3160	\$1.285.420.600	2008	65	\$29.837.500
2007	5295	\$2.289.598.200	2009	52	\$25.737.500
2008	4043	\$1.861.690.800	2010	28	\$14.172.000
2009	2106	\$1.044.092.907	2010	72	\$18.540.000
2010	513	\$261.595.600	2011	107	\$28.997.800
2010	764	\$196.730.000	2012	38	\$10.644.400
2011	608	\$162.580.400	2013	13	\$ 3.741.200
2012	514	\$145.164.800	Total deuda sobrecupo		\$187.424.200
2013	237	\$68.682.000			
Total deuda sobrecupo		\$ 8.245.824.237			
* ¹¹ Deuda súper ejecutivo		\$4.505.287.730			

El 53% de la deuda por sobre cupo de Bogotá corresponde al los años 2002 a 2007, que fue el periodo donde existió el servicio súper ejecutivo

Del total de la deuda por infracciones de tránsito anteriores al 16 de marzo de 2010, la deuda del servicio súper ejecutivo de Bogotá por sobrecupo corresponde al 0.36%

La deuda en general de sobrecupo de Bogotá antes del 16 de marzo de 2010 corresponde al 0.63% del total de la deuda por comparendos anteriores al 16 de marzo de 2010

III. Descripción del Proyecto de Ley

.La iniciativa consta de tres artículos incluida la vigencia:

El artículo primero propone conceder por un año el descuento del 50% de los comparendos impuestos antes del 15 de marzo de 2010, el cual ya había sido concedido en el parágrafo 2 del artículo 24 de la ley 1383 de 2010 y en el artículo 95 de la ley 1450 de

¹⁰ Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad en respuesta a derecho de petición el 01 de Abril de 2013.

¹¹ Esta Cifra es aproximada ya que aquí podemos ver las cifras por sobrecupo de servicio público en general en Bogotá , y el sobre cupo para súper ejecutivo sólo aplicaba para busetas de transporte público colectivo que corresponde solo a uno de los varios tipos de servicio publico de Bogotá.

¹² Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad en respuesta a derecho de petición el 01 de Abril de 2013.

2011. Del descuento se excluyen las multas impuestas por conducir en estado de embriaguez.

El artículo segundo propone un cambio de las multas impuestas por exceder la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación, por un curso de 80 horas de comportamientos y hábitos seguros en la vía y 40 horas de trabajo social en el organismo de tránsito, el gobierno nacional reglamentará lo concerniente al curso y el trabajo social.

IV. Marco Constitucional

La primera vez que el Congreso de la República aprobó el descuento de las multas por infracciones de tránsito, el Gobierno Nacional objetó el proyecto de ley por considerar que se vulneraba la autonomía regional, sin embargo, como respuesta a dicha objeción, la Corte Constitucional en Sentencia C-321 de 2009 advirtió que las multas por infracciones de tránsito son una renta cedida y que el legislador tiene una amplia intervención sobre ellas¹³:

*“Las multas impuestas por causa de infracciones de tránsito, son **rentas cedidas de la Nación a los entes territoriales, las cuales no gozan de la reserva municipal ni departamental de determinación y administración predicable de los ingresos tributarios.** Así lo confirmó la Corte Constitucional al indicar que:*

“La fuente externa o exógena de la renta sería aquella que proviene de la Nación a título de transferencia como el situado fiscal, las participaciones, los derechos por regalías y compensaciones, las rentas cedidas, los recursos transferidos a título de cofinanciación y, en suma, los restantes mecanismos que para estos efectos diseñe el legislador. Por supuesto que sobre estos ingresos la ley tiene un mayor grado de injerencia, con la natural pero justificada afectación de la autonomía fiscal de las entidades territoriales.”

La facultad constitucional de intervención del legislador en la determinación del uso y administración de las rentas cedidas a los entes territoriales en materia de tránsito fue avalada por la Corte en sentencia C-925 de 2006, cuando señaló:

*“En relación con el primer aspecto, la dualidad de poderes tributarios dispuesta por la Carta Política permite que puedan predicarse dos fuentes diferenciadas de financiación. La primera, de carácter exógeno, está conformada por la transferencia o **cesión de las rentas nacionales** y la participación en recursos derivados de regalías o compensaciones. En relación con fondos de esta naturaleza, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que **“admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales.** En particular, la Corte ha señalado que nada*

¹³ Sentencia C-321 del 11 de Mayo de 2009, Magistrado Ponente Humberto Antonio Sierra Porto.

obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación.”¹⁴

La segunda fuente de financiación de las entidades territoriales son las de carácter endógeno, categoría que corresponde al término “recursos propios” utilizado por la Constitución al momento de definir el ámbito de autonomía fiscal de las regiones. Al respecto, la Corte ha considerado que son recursos propios de las entidades territoriales los “que se originan y producen dentro de la respectiva jurisdicción y en virtud de sus decisiones políticas internas. En consecuencia, son recursos propios tanto los que resultan de la explotación de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias – impuestos, tasas y contribuciones – propias”.¹⁵ (...)

Así las cosas con este importante fallo queda claro que el legislador si puede legislar sobre las multas por infracciones de tránsito, sin que por ello se esté afectando el principio de la autonomía territorial.

V. Impacto Fiscal

Finalmente, y advirtiendo la exigencia que señala el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, la aprobación de esta iniciativa estaría ahorrando millones de pesos a las administraciones territoriales por causa de los procesos fiscales que de forma infructuosa adelantan, como lo registran las estadísticas. En ese orden de ideas, solicitamos respetuosamente a todos los congresistas acoger la iniciativa.

De los honorables Congresistas,

¹⁴ Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

¹⁵ *Ibidem*.