



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1347

Bogotá, D. C., miércoles, 11 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY ESTATUTARIA

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 249 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil, se fortalece la participación política de los Consejos de Juventud en la toma de decisiones, la incidencia de la participación de los partidos políticos en los Consejos de Juventud y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La sociedad colombiana está cambiando de forma acelerada, la transformación demográfica a futuro implica grandes retos en materia política para los jóvenes de hoy, las tasas de natalidad disminuyen y la población envejece. El mundo se está concentrando en las grandes ciudades, donde los procesos de urbanización y desarrollo tecnológico están acelerando de manera gradual el entorno social, la cuarta revolución, que trajo avances en digitalización y automatización, está creando un entorno en el que los jóvenes son nativos digitales, estos poseen ventajas significativas en comparación con las generaciones anteriores. Los jóvenes, inmersos en un mundo de comunicación digital, están en una posición privilegiada para contribuir de manera participativa en la toma de decisiones que relaciona a las nuevas generaciones.

Por lo tanto, es necesario ampliar y robustecer las instancias de participación políticas como lo son los Consejos de Juventud y los partidos políticos, para generar mejor cohesión e inclusión juvenil en los escenarios locales, municipales, departamentales y nacionales.

Por otro lado, en materia política, es necesario incentivar la democrática, para que a temprana edad se estimule la participación de los jóvenes en estas instancias y así mismo, los jóvenes comprendan

el funcionamiento de los mecanismos y lógicas de la democracia representativa: cómo funcionan los partidos, los movimientos políticos, etc., con la finalidad de construir ciudadanías más responsables con lo público, pero también como mecanismo para la innovación política, en la medida de que le aporta a la democracia nuevos actores y líderes políticos, y a la vez, previene conductas anómicas de la población juvenil y que no se sientan representados.

Para que sea posible lo anteriormente mencionado, es importante que los Consejos de Juventud sean una instancia de interlocución y concertación obligatoria ante el Gobierno municipal, distrital, departamental, nacional y las entidades públicas del orden territorial o nacional respecto a los temas que incluyen a la población juvenil, debido a que si bien, los Consejos de Juventud son el mecanismo diseñado para la interlocución con los jóvenes, en la actualidad no son de carácter obligatorio, generando que carezcan de legitimidad en la toma de decisiones y de esta manera debilitan la funcionalidad de la práctica política.

I. INTRODUCCIÓN

Los Consejos de Juventud son un mecanismo de participación y representación política que le permite a las y los jóvenes del país ejercer y garantizar sus derechos políticos, civiles, sociales, culturales y ambientales en el marco de nuestro Estado social de derecho. Según la Ley 1622 del 2013 y la Ley 1885 del 2018 son una instancia de interlocución con la administración pública en sus diferentes niveles y también un espacio para el ejercicio de la vigilancia y control a la gestión pública.

Estas instancias pudieron elegirse y organizarse en todo el territorio nacional gracias a la reforma al Estatuto de Ciudadanía Juvenil Ley 1622 de 2013 que se dio con la expedición de la Ley 1885

de 2018, la cual desarrolló el sistema electoral que regirá para las y los jóvenes que participan en el proceso de elección de las Consejeras y Consejeros Municipales y Locales de Juventud, como también lo concerniente al Sistema Nacional de Juventud.

Sin embargo, después de haberse desarrollado el proceso electoral del pasado 5 de diciembre de 2021, el primero de elección popular de los Consejeros y Consejeras de Juventud municipal y local en el país bajo este estatuto, se realizó en la Comisión Primera del Senado de la República una audiencia pública con las y los jóvenes de distintas partes del país que decidieron participar para compartir sus experiencias y preocupaciones respecto del funcionamiento de este mecanismo de representación juvenil.

A pesar de que este proceso electoral había sido contemplado para realizarse por primera vez en el año 2012, solo fue posible 9 años después, teniendo en cuenta las limitaciones legales con las que se encontraron las entidades estatales competentes, como también las dificultades que en el contexto político y social se dieron a causa de la pandemia ocasionada por el COVID-19 en el año 2020.

Es así, como a partir de distintos diagnósticos y la participación de las juventudes, que decidimos presentar este proyecto de ley con el ánimo de brindar herramientas para el fortalecimiento del proceso electoral de los Consejos de Juventud, el funcionamiento del Sistema Nacional de Juventud y se dictan otras disposiciones. Este proyecto de ley incorpora elementos asociados al sistema de representación política desde el punto de vista electoral, a la configuración de las listas que compiten por alcanzar las curules de la respectivas y mejorar su efectividad en el funcionamiento democrático de los Consejos de Juventud, entre otros.

Es menester fortalecer los partidos políticos, los partidos políticos permiten que los ciudadanos puedan conocer distintas plataformas programáticas y buscar con cuál se identifican, facilitando la toma de decisiones colectivas al agruparse en ideologías en beneficio de la democracia. Así mismo, con los partidos políticos se evita que la democracia se afecte por ejercicios políticos unipersonales, de corte populista, que corresponden más a un momento específico de la sociedad y no a la búsqueda integral de una mejor sociedad.

Por tanto, es menester promover políticas que permitan contar con partidos políticos sólidos, logrando motivar a los jóvenes a consolidar sus esfuerzos e ideales dentro de estructuras ideológicas con el fin de fortalecer y proteger la democracia.

Otro de los beneficios de contar con partidos políticos es promover la democracia, también el reconocimiento y la garantía a los derechos políticos en Colombia.

II. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar el Estatuto de Ciudadanía Juvenil compuesto por las Leyes 1622 de 2013 y 1885 de

2018 con el propósito de fortalecer el funcionamiento de los Consejos de Juventud y mejorar el proceso electoral para la elección de las Consejeras y los Consejeros Municipales y Locales de Juventud.

III. ANTECEDENTES

El Estatuto de Ciudadanía Juvenil es un marco legal que se ha desarrollado en el Estado colombiano desde el año 1997, cuando se promulgó por primera vez la Ley de la Juventud. Posteriormente, se expidió el Estatuto de Ciudadanía Juvenil con la Ley 1622 de 2013, la cual se actualizó con las modificaciones realizadas por la Ley 1885 de 2018. Cada una de estas normas ha tenido su propia historia y contexto en el cual se ha desarrollado, para lo cual, vale la pena hacer una revisión retrospectiva de la trazabilidad normativa que ha tenido dicho marco legal dentro del Estado colombiano.

Ley 1622 de 2013

Esta ley reconoce que la condición de ciudadanía juvenil permite el desarrollo y goce efectivo de los derechos civiles y políticos de la juventud en Colombia. A partir de ella se promueve el desarrollo de las tres dimensiones que configuran la ciudadanía: la civil, la social y la pública con el ánimo de potenciar sus libertades. Para la época, los jóvenes representaban el 26,2% de la población según las proyecciones poblacionales del DANE, donde el 6% de la población nacional correspondían a jóvenes rurales. Adicionalmente, se indicó durante dicho trámite legislativo que las tendencias de crecimiento de esta población para la época eran negativas, destacando así, las demandas que en términos de bienes y servicios debían ser provistos por el Estado colombiano.

Esta ley adopta el concepto emitido por la Corte Constitucional de la Sentencia C-616 de 2008 donde señala que estos temas son de naturaleza estatutaria, razón por la cual, la Ley 375 de 1997 debía ser reemplazada teniendo en cuenta las objeciones al Proyecto de Ley número 293 de 2006 del Senado de la República, planteadas por el Gobierno nacional. La ley tiene por objeto establecer el marco institucional para garantizar el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil, se incorporan cuatro enfoques (derechos humanos, diferencial, desarrollo humano, seguridad humana). Adicionalmente, incluye dieciocho principios para la interpretación y aplicación de la ley, modifica el rango de edad de las y los jóvenes en Colombia dejándolo entre los 14 y 28 años de edad. Así mismo, establece las competencias de las entidades territoriales, procedimientos y plazos para el diseño y formulación de las políticas públicas de juventud. Rediseña completamente el Sistema Nacional de Juventud estructurándolo en tres componentes principales:

1. Subsistema institucional de las juventudes, el cual es de carácter gubernamental

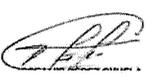
2. Subsistema de participación de las juventudes, el cual es de carácter social
3. Comisiones de concertación y decisión, el cual es de carácter articulador.

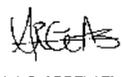
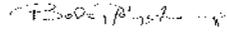
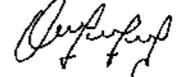
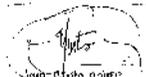
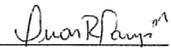
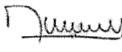
Por otro lado, crea el Consejo Nacional de Políticas Públicas para la Juventud y establece sus funciones, desarrolla la organización y funcionamiento de los Consejos de Juventud en sus distintos niveles, determina los tiempos para la convocatoria y conformación, y establece los criterios para su composición, determina los procedimientos para el desarrollo del proceso electoral de las Consejeras y Consejeros Municipales y Locales de Juventud y define de forma general y estandarizada el número de curules y el método de asignación de estas en todo el territorio nacional. También se estableció en esta ley, que la elección unificada de los Consejos de Juventud a nivel nacional debería realizarse el último viernes del mes de octubre cada cuatro años, siendo la primera elección en el año 2012 y la posesión de los Consejeros y Consejeras electas el primero de enero de 2013.

Con la elección y conformación de los Consejos de Juventud surge el deber de brindar el debido apoyo institucional a estos mecanismos autónomos de participación, para lo cual la misma Ley 1622 de 2013, previó lo siguiente:

“ARTÍCULO 59. El Gobierno nacional, los Gobernadores y Alcaldes, organizarán y desarrollarán un programa especial de apoyo al Consejo Nacional de Juventud, los Consejos Departamentales de Juventud y a los Consejos Distritales, Municipales y Locales de Juventud, que contemplará entre otros aspectos, asesoría para su funcionamiento y consolidación como mecanismos de participación e interlocución del Sistema Nacional de las Juventudes y agentes dinamizadores de las Agendas Territoriales y Nacional de las Juventudes, así como estímulos de carácter educativo, cultural y recreativo, estableciendo en sus respectivos presupuestos los recursos suficientes para garantizar su funcionamiento permanente.

De los honorables Congressistas,

 ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senador de la República	 CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA Senador de la República
 CARLOS MARIO FARELO DAZA Senador de la República	 CARLOS ABRAHAM JIMENEZ Senador de la República
 DIDIER LOBO CHINCHILLA Senador de la República	 JOSE LUIS PEREZ OYUELA Senador de la República

 JORGE BENEDETTI MARTELO Senador de la República	 ADRIANA C. ARBELAEZ GIRALDO Representante a la Cámara Bogotá D.C.
 BAYARDO GILBERTO BETANCOURT Representante a la Cámara Departamento de Nariño	 BETSY JUDITH PEREZ ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Atlántico
 HERNANDO GONZALEZ Representante a la Cámara Departamento de Valle del Cauca	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento de Meta
 JAIRO H CRISTO CORREA Representante a la Cámara Departamento de Norte de Santander	 JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES Representante a la Cámara Departamento de Vichada
 JOHN EDGAR PEREZ ROJAS Representante a la Cámara Departamento de Quindío	 JORGE MENDEZ HERNANDEZ Representante a la Cámara Departamento de San Andrés y Providencia
 NESTOR LEONARDO RICO RICO Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca	 OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO Representante a la Cámara Departamento de Cauca
 SANDRA RAMIREZ CAVIEDES Representante a la Cámara Departamento de Magdalena	 LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA Representante a la Cámara Departamento de Huila
 JULIO CESAR TRIANA QUINTERO Representante a la Cámara Departamento de Huila	 MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES Representante a la Cámara Departamento de Atlántico
 LINA MARIA GARRIDO MARTIN Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRA Representante a la Cámara Departamento de Atlántico
 EDGAR DIAZ CONTRERAS Senador de la República	

PROYECTO DE LEY NÚMERO 249 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil, se fortalece la participación política de los Consejos de Juventud en la toma de decisiones, la incidencia de la participación de los partidos políticos en los Consejos de Juventud y se dictan otras disposiciones.

**Congreso de la República de Colombia
DECRETA:**

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 1622 de 2013 y la Ley 1885 de 2018, por medio del cual se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil, se fortalece la participación política de los Consejos de Juventud en la toma de decisiones y la incidencia de la participación de los

partidos políticos en los Consejos de Juventud y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. Modifíquese el numeral 1 del artículo 34 de la Ley 1622 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 34. Funciones de los Consejos de Juventud. El Consejo Nacional de Juventud, los Consejos Departamentales de Juventud, y los Consejos Distritales, Municipales y Locales de Juventud, cumplirán, en su respectivo ámbito, las siguientes funciones:

1. Actuar como mecanismo válido de interlocución y concertación **obligatoria** ante la administración y las entidades públicas del orden nacional y territorial y ante las organizaciones privadas, en los temas concernientes a juventud. **Las entidades públicas estarán en la obligación de garantizar la participación política de los Consejeros de juventud en los escenarios de toma de decisiones en los temas relacionados a juventud.**

Artículo 3°. Modifíquese el inciso 1° y el párrafo 4° del artículo 46 de la Ley 1622 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 46. Inscripción de candidatos. En la inscripción de candidatos a los Consejos de Juventud se respetará la autonomía de los partidos, movimientos, procesos y prácticas organizativas de las juventudes y listas independientes, para la conformación de sus listas ante la Registraduría Nacional del Estado Civil. La inscripción de candidatos a los Consejos Municipales, Distritales y Locales de Juventud se realizará a través de listas únicas y cerradas **o listas abiertas** ante la Registraduría Nacional del Estado Civil. El número de candidatos inscritos en cada lista presentada no podrá exceder el número de curules a proveer. El período de inscripción de las listas de candidatos iniciará cuatro meses antes de la respectiva elección y durará un mes.

Parágrafo 4°. El sistema de elección se realizará por lista única y cerrada o **lista abierta**. La tarjeta electoral usada en la votación para elegir los Consejos Municipales y Locales de Juventud estará dividida en tres sectores: un tarjetón de listas independientes, otro procesos y prácticas organizativas, por último, partidos o movimientos políticos con personería jurídica vigente; su ubicación estará distribuida de forma equitativa, de acuerdo con el sorteo de posiciones que realice la Registraduría en presencia de los demás integrantes del respectivo Comité Organizador.

Al momento del sufragio el elector deberá marcar una sola lista. Este diseño, implicará que en las campañas pedagógicas se haga énfasis a los electores, los jurados y la ciudadanía en general en que se marque en una sola de las opciones de lista, de tal manera que el voto sea efectivo y no se anule.

Para lo anterior, es necesario tener claros los siguientes conceptos de voto:

- **Voto válido:** El elector marca solo una lista de uno de los sectores.
- **Voto nulo:** La marcación del elector no permite definir con claridad su intención de voto.
- **Voto no marcado:** Cuando no se encuentre ninguna marcación.

Artículo 4°. Modifíquese el inciso 3° del artículo 47 de la Ley 1622 de 2013, el cual quedará así:

Del total de miembros integrantes de los Consejos Municipales, Locales y Distritales de Juventud, **el treinta (30%) por ciento será elegido por listas presentadas por los jóvenes independientes, el treinta (30%) por ciento postulados por procesos y prácticas organizativas de las y los jóvenes, y el cuarenta (40%) restante por partidos o movimientos con personería jurídica vigente.**

Número de Consejeros	Listas 30%	Curules	Proceso y prácticas organizativas 30%	Curules	Partidos o movimientos políticos 40%	Curules	Total
17	5,1	5	5,1	5	6,8	7	17
13	3,9	4	3,9	4	5,2	5	13
7	2,1	2	2,1	2	2,8	3	7

Artículo 5°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congressistas,

ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ
Senador de la República

CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República

CARLOS MARIO FARELO DAZA
Senador de la República

CARLOS ABRAHAM JIMENEZ
Senador de la República

DIDIER LOBO CHINCHILLA
Senador de la República

JOSE LUIS PEREZ OYUELA
Senador de la República

JORGE BENEDETTI MARTELO
Senador de la República

ADRIANA C. ARBELAEZ GIRALDO
Representante a la Cámara Bogotá D.C.

BAYARDO GILBERTO BETANCOURT
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño

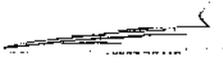
BETSY JUDITH PEREZ ARANGO
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico

HERNANDO GONZALEZ
Representante a la Cámara
Departamento de Valle del Cauca

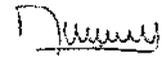
JAME RODRIGUEZ CONTRERAS
Representante a la Cámara
Departamento de Meta

JAIRO H CRISTO CORREA
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander

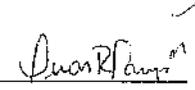
JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES
Representante a la Cámara
Departamento de Vichada

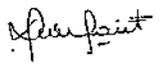

JOHN EDGAR PEREZ ROJAS
 Representante a la Cámara
 Departamento de Quindío

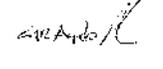
JORGE MENDEZ HERNANDEZ
 Representante a la Cámara
 Departamento de San Andrés y Providencia


EDGAR DIAZ CONTRERAS
 Senador de la República


NESTOR LEONARDO RICO RICO
 Representante a la Cámara
 Departamento de Cundinamarca


OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO
 Representante a la Cámara
 Departamento de Cauca

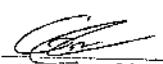

SANDRA RAMIREZ CAVIEDES
 Representante a la Cámara
 Departamento de Magdalena


LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Huila


JULIO CESAR TRIANA QUINTERO
 Representante a la Cámara
 Departamento de Huila


MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES
 Representante a la Cámara
 Departamento de Atlántico

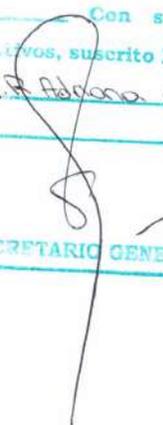

LINA MARIA GARRIDO MARTIN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Arauca


GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Atlántico

CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARIA GENERAL

El día 28 de agosto del año 2024

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley 249 Acto Legislativo No. _____ Con su correspondiente Disposición Constitucionales, suscrito Por: H. Ana Contreras, H. F. Adriana C. Abdoez


SECRETARIO GENERAL

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 224 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 645 de 2001 para actualizar el cupo de la emisión y Recaudo de la Estampilla Pro Hospitales Universitarios y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

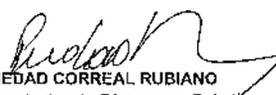
Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Referencia: Radicación proyecto de ley

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en la Constitución Política de Colombia y en la Ley 5ª de 1992, por su digno conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley, por medio del cual se modifica la Ley 645 de 2001 para actualizar el cupo de la emisión y recaudo de la estampilla Pro Hospitales Universitarios y se dictan otras disposiciones.


PIEDAD CORREAL RUBIANO
 Representante a la Cámara por Quindío
 Partido Liberal Colombiano

PROYECTO DE LEY NÚMERO 224 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 645 de 2001 para actualizar el cupo de la emisión y recaudo de la estampilla Pro Hospitales Universitarios y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia, DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 645 de 2001, actualizando y aclarando los topes del cupo establecido para la emisión y recaudo de la estampilla Pro Hospitales Universitarios.

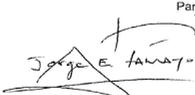
Artículo 2º. Modifíquese el artículo 8º de la Ley 645 de 2001, el cual quedará así:

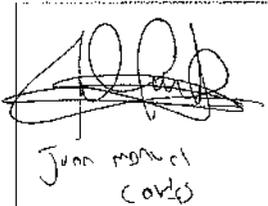
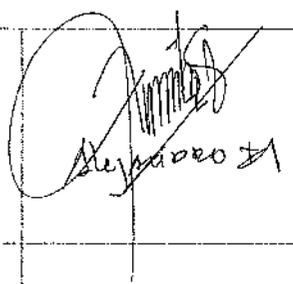
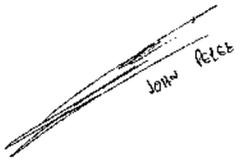
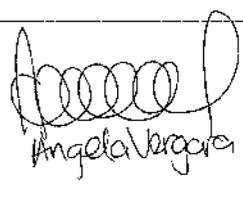
ARTÍCULO 8º. La emisión de las estampillas cuya creación se autoriza por medio de la presente ley, será hasta por la suma de **veinte mil millones de pesos moneda corriente (\$20.000.000.000)** anuales por departamento o hasta por el diez por ciento (10%) del valor del presupuesto del respectivo departamento como cifra techo del recaudo, en concordancia con el artículo 172 del Decreto número 1222 de 1986.

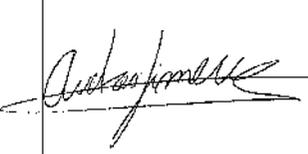
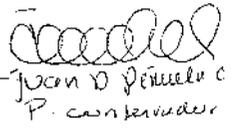
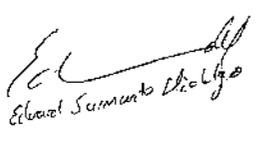
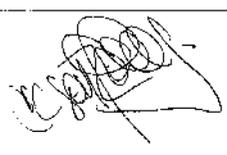
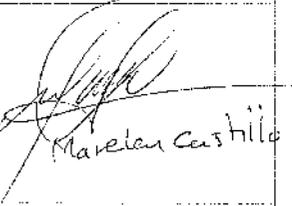
Artículo 3º. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

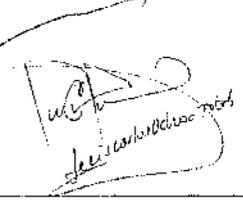
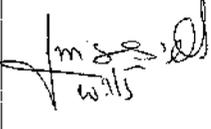
De los Congresistas,


PIEDAD CORREAL RUBIANO
 Representante a la Cámara por Quindío
 Partido Liberal Colombiano


Jaime E. Lacouture

 Juan Manuel Cortés	 Alejandro
 Rafael	 Luis
 John	Juan Espinal
Dolores Torres	 Angela Vergara

 Juan D. Pimentel	 P. Castañeda
 Efraim	
	 Marelén
 Alejandro	

 Johnny Palacios	
	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente exposición de motivos está compuesta por ocho (8) apartes:

1. Objeto del proyecto de ley.
2. Fundamentos jurídicos.
3. Antecedentes legislativos.
4. Justificación del proyecto de ley.
5. Conflictos de interés.
6. Impacto fiscal.
7. Pliego de modificaciones.
8. Referencias.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Esta iniciativa tiene por objeto modificar la Ley 645 de 2001, actualizando los topes del cupo establecido para la emisión y recaudo de la estampilla Pro Hospitales Universitarios.

Lo anterior, ya que la norma en comento lleva más de 20 años con un tope de hasta seis mil millones de pesos moneda corriente (\$6.000.000.000.00) anuales por departamento, cifra que no va acorde con la realidad, en el entendido que en los últimos años se han presentado múltiples proyectos de ley de pro hospitales por departamento, en la que se establecen cifras que superan el monto establecido.

Además, se busca corregir un error gramatical. La Ley 645 de 2001 actualmente establece dos límites máximos: uno de hasta seis mil millones de pesos moneda corriente (\$6.000.000.000.00) anuales y otro de hasta el diez por ciento (10%), lo cual puede conducir a interpretaciones erróneas. Por lo tanto, este proyecto permite cualquiera de los dos topes mencionados.

2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

La Ley 645 de 2001 estableció los parámetros legales que debían cumplir los departamentos para imponer tal tributo en sus jurisdicciones / ESTAMPILLA PRO-HOSPITALES UNIVERSITARIOS - Hecho generador. Lo constituyen las “actividades y operaciones” que se deban realizar en la jurisdicción del departamento, siempre que impliquen la realización de “actos” en los cuales intervengan funcionarios departamentales o municipales / ESTAMPILLA PRO-HOSPITALES UNIVERSITARIOS - Autonomía de las entidades territoriales.

En virtud de este principio la especificación de los “actos” que son objeto de gravamen corresponde a las asambleas departamentales con sujeción a los parámetros de la Ley 645 de 2001, así como a las características del tributo de las estampillas, es decir, que los departamentos cuentan con la potestad del recaudo de dichas estampillas pero a la fecha se encuentran desactualizados sus valores, exponiéndose a posibles demandas o devoluciones de los dineros recaudados.

En materia tributaria, el Congreso de la República goza de una amplia discrecionalidad para el desarrollo

de la política impositiva, siempre y cuando la misma se ajuste a los principios constitucionales, tanto para crear, aumentar, disminuir, modificar o suprimir los tributos o algunos de los factores que determinan la obligación tributaria sustancial, como para prever las formas de recaudo, los intereses y las sanciones correspondientes.

Es función del Estado colombiano garantizar el servicio a la salud pública, en virtud de los principios constitucionales y legales, toda vez que cada persona tiene derecho a la dignidad humana como principio rector de la Carta Magna, entre los cuales se percibe la salud pública. “El goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano sin distinción de raza, religión, ideología política o condición económica o social”. Es importante resaltar que los recursos presupuestales para desempeñar el objeto social de los hospitales de la referencia son pocos, para los gastos devengados, obligaciones y pasivos de las entidades de salud.

Es importante indicar que las estampillas son definidas como tributos dentro de la especie de “tasas parafiscales”, y constituyen un gravamen de pago obligatorio que deben realizar los ciudadanos por algunas operaciones o actividades que se realizan frente a organismos de carácter público. Ante esta efectividad en recaudación, se ha acudido cada vez más a la creación de estampillas como una forma de obtener recursos extraordinarios para atender necesidades urgentes de prestación de servicios públicos, el mejoramiento de la planta física de hospitales. Pese a esto, las opiniones con respecto a su eficiencia aún difieren significativamente.

Por una parte, las estampillas tienen unos fines nobles, los recursos se destinan a la construcción, reforzamiento, adecuación, ampliación, mantenimiento y dotación de la planta física y espacios públicos, obras necesarias para el desarrollo social de los municipios. Sin embargo, también son impuestos adicionales a los que se plantean en una reforma tributaria.

La dinámica de las estampillas (que se mantiene alrededor del 6% a nivel nacional), tiende a ser determinada por el ritmo de ejecución de la inversión, puesto que su base gravable son los contratos suscritos por los entes territoriales. Las estampillas obedecen a la necesidad de financiamiento de varios sectores sociales que el presupuesto nacional no es capaz de atender.

3. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

En el año 2001, se radicó el Proyecto de Ley número 033 de 2001 Cámara, *por la cual se modifica la Ley 645 de 2001 y se interpretan con autoridad otras normas relacionadas con estampillas*, y tenía por objetivo modificar los artículos tercero y octavo de la Ley 645 de 2001, relacionados con los actos de uso obligatorio de la estampilla y el monto de emisión, respectivamente, el mismo fue archivado en debate.

Desde allí se han derivado un sinnúmero de proyectos de ley y leyes de la República, entre los cuales podemos destacar:

- **Ley 2190 del 6 de enero de 2022.** El cual autoriza a la Asamblea del Departamento del Meta para que ordene la emisión de la Estampilla Pro Hospitales Públicos, Centros de Salud Públicos y Puestos de Salud Públicos del Meta, por la suma de **trescientos mil millones de pesos (\$300.000.000.000)**.
- **Proyecto de Ley número 104 de 2023 Cámara.** Ordena la emisión de la Estampilla Pro Hospital Departamental María Inmaculada E.S.E. del departamento del Caquetá, para cumplir con los requisitos de acreditación de 4ª categoría hasta por la suma de **ciento cincuenta mil millones de pesos (\$150.000.000.000)**.
- **Proyecto de Ley número 062 de 2023 Cámara.** Autoriza a la Asamblea del Departamento del Chocó para que ordene la emisión de la Estampilla Pro Hospitales Públicos, Centros de Salud Públicos y Puestos de Salud Públicos del Departamento del Chocó, con el fin de financiar la infraestructura y el funcionamiento de las instituciones de salud públicas.
- **Ley 2028 de 2020.** Autoriza a la Asamblea del Departamento de Antioquia para que ordene la emisión de la Estampilla “Pro Hospitales” Públicos del departamento de Antioquia, **hasta por la suma de cuatrocientos mil millones de pesos (\$400.000.000.000)**.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Esta iniciativa modifica la Ley 645 de 2001, actualizando los toques del cupo establecido para la emisión y recaudo de la estampilla Pro Hospitales Universitarios.

Lo anterior, ya que la norma en comentario lleva más de 20 años con un tope de hasta seis mil millones de pesos moneda corriente (\$6.000.000.000.00) anuales por departamento, cifra que no va acorde con la realidad, y podría verse obligados los departamentos y directamente los Hospitales Universitarios a frenar el cobro de la Estampilla Pro hospital o en su defecto devolver el dinero recaudado por no existir actualización de los valores a recaudar, puesto que la norma existente marcó un valor estático desde el año 2001 y a la fecha no ha sufrido modificación o actualización alguna, razón por la cual, en los últimos años se han presentado múltiples proyectos de ley de pro hospitales por departamento, en la que se establecen cifras que superan el monto establecido.

Además, se busca corregir un error gramatical. La Ley 645 de 2001 actualmente establece dos límites máximos: uno de hasta seis mil millones de pesos moneda corriente (\$6.000.000.000.00) anuales y otro de hasta el diez por ciento (10%), lo cual puede conducir a interpretaciones erróneas. Por lo tanto,

este Proyecto permite cualquiera de los dos topes mencionados.

Con el presente proyecto logramos que el tope del recaudo se actualice con el máximo del 10% del presupuesto departamental, lo que logra es una actualización estable en el tiempo de dichos valores y evita un posible reintegro o devolución de dineros recaudados por concepto de estampillas pro hospital, recursos que son recibidos directamente por los hospitales universitarios.

5. CONFLICTOS DE INTERÉS

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

No se configura un conflicto de interés pues para que exista, se deben seguir los parámetros establecidos en la Ley 5ª de 1992, la cual dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019:

“Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del Congresista.

- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del Congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.*

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

6. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, establece, en su artículo 7° que *“el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la*

exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Además, es importante tener en cuenta que, la jurisprudencia de la Corte Constitucional, ha precisado que el impacto fiscal no puede ser, en ningún caso, un obstáculo insuperable para el desarrollo de las iniciativas legislativas. En la Sentencia C-490 de 2011, la Corte manifestó que: *“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público”.*

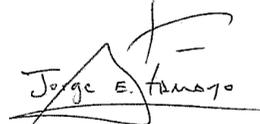
Sin embargo, es importante precisar que la presente iniciativa, no tiene impacto fiscal en el entendido que el mismo busca actualizar y precisar el los topes del cupo establecido para la emisión y recaudo de la estampilla Pro Hospitales Universitarios.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

NORMA VIGENTE	PROYECTO DE LEY
Artículo 8°. La emisión de las estampillas cuya creación se autoriza por medio de la presente ley, será hasta por la suma de seis mil millones de pesos moneda corriente (\$6.000.000.000.00) anuales por departamento y hasta por diez por ciento (10%) del valor del presupuesto del respectivo departamento en concordancia con el artículo 172 del Decreto número 1222 de 1986.	Artículo 8°. La emisión de las estampillas cuya creación se autoriza por medio de la presente ley, será hasta por la suma de <u>veinte mil millones de pesos moneda corriente (\$20.000.000.000)</u> anuales por departamento o hasta por el diez por ciento (10%) del valor del presupuesto del respectivo departamento como cifra techo del recaudo, en concordancia con el artículo 172 del Decreto número 1222 de 1986.

De los Congresistas,


 PIEDAD CORREAL RUBIANO
 Representante a la Cámara




8. REFERENCIAS.

Ley 2190 del 6 de enero de 2022.

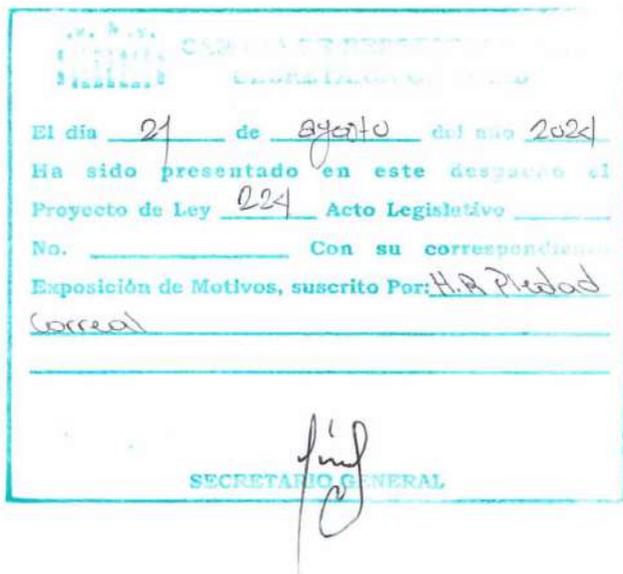
<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202190%20DEL%206%20DE%20ENERO%20DE%202022.pdf>

Proyecto de Ley número 104 de 2023C <https://www.camara.gov.co/estampilla-pro-hospital-caqueta>

Proyecto de Ley número 062 de 2023C <https://www.camara.gov.co/estampilla-pro-hospitales-publicos>

Ley 2028 de 2020. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=136912>

Ley 645 de 2001. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0645_2001.html



* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 229 DE 2024 CÁMARA

por la cual se establecen medidas de protección de los derechos para los pasajeros del servicio de transporte aéreo.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer las medidas de protección de los derechos de los usuarios del transporte comercial aéreo de pasajeros, en especial, para garantizar el cumplimiento de los itinerarios de vuelo y el respeto por las condiciones de viaje acordadas entre la compañía de aviación y el pasajero.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La presente ley se aplicará a todos los vuelos comerciales realizados: dentro, desde o hacia territorio colombiano, operado por aerolíneas nacionales o extranjeras.

Artículo 3º. Derechos y deberes de los pasajeros. Son derechos y deberes de los pasajeros los consagrados en la Ley 1480 de 2011 y los derechos específicos que a continuación se mencionan:

- a) Conocer los vuelos disponibles y el itinerario exacto que se va a llevar a cabo en las rutas de viaje.
- b) Conocer las tarifas disponibles y los beneficios que implica cada tarifa, entre ellos las condiciones claras para acceder a servicios adicionales o complementarios como: peso y volumen del equipaje; la escogencia de silla; fila rápida, entre otros.
- c) Conocer, las razones por las cuales el vuelo contratado se encuentra retrasado o cancelado, estableciendo con claridad a quién se atribuye la responsabilidad en caso de incumplimiento y qué circunstancia originó dicho incumplimiento.
- d) Tendrán derecho a conocer si al comprar su tiquete aéreo, la compañía aérea ya cuenta con el espacio o el “slot” para despegar en el aeropuerto de ida y para aterrizar en el aeropuerto de llegada.
- e) A que se cumpla el contrato de transporte aéreo en los términos en que fue adquirido al momento de la compra por cualquier medio.
- f) A conocer con total veracidad la información otorgada por la aerolínea.
- g) A no pagar costos adicionales por la expedición del pasabordo.
- h) A cancelar el vuelo de regreso, sin que su vuelo de ida pueda ser re vendido y ofertado por la aerolínea, teniendo en cuenta que, ya fue pagado.
- i) A informar en caso de equipaje con elementos delicados, y a que la aerolínea le dé un tratamiento adecuado y de cuidado a dichos elementos.
- j) A recibir un tratamiento en condiciones especiales, cuando sus condiciones físicas o mentales así lo exijan.
- k) Recibir por parte de la aerolínea un sistema de atención de tipo presencial, remoto y telefónico que garantice la oportunidad de reclamar sus derechos y presentar sus peticiones, quejas, reclamos y sugerencias.
- l) A conocer con antelación el precio de los productos que van a ser comercializados durante los vuelos.

Parágrafo: La autoridad aeronáutica civil, deberá incorporar en los reglamentos aeronáuticos pertinentes los derechos contemplados en esta ley y que no se encuentren incluidos, asimismo, podrá complementar los derechos de los usuarios del transporte aéreo aquí establecidos de conformidad con los postulados de los literales establecidos en este artículo.

Artículo 4º. Deberes de las aerolíneas. Además de los deberes establecidos en otras normas, deben integrarse a las mismas las obligaciones y prohibiciones específicas para las aerolíneas que se establecen a continuación:

- a) Queda totalmente prohibida la sobre-venta de tiquetes sin la previa autorización escrita o a través de medios comprobables, del pasajero al que inicialmente le fueron vendidos.
- b) Será deber de las aerolíneas brindar atención presencial, telefónica, virtual y remota a los usuarios, para la presentación de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias.
- c) Respetar la adquisición de servicios adicionales o complementarios para los usuarios como elección de silla, fila rápida, capacidad del equipaje, entre otros.
- d) Informar con claridad al vender los tiquetes aéreos, si ya cuenta con el espacio o el “slot” para despegar en el aeropuerto de ida y para aterrizar en el aeropuerto de llegada, en todo caso queda totalmente prohibido a las aerolíneas vender tiquetes sin tener el espacio de despegue y aterrizaje en el respectivo aeropuerto.
- e) Garantizar el transporte del equipaje en condiciones adecuadas y de cuidado, asimismo, debe permitir al pasajero informar si su equipaje es de tipo delicado, tales como cristales, instrumentos musicales, entre otros, para darle un tratamiento conforme a sus características.
- f) Informar al momento de la venta de los tiquetes aéreos si la ruta incluye alimentación, así como, el precio de los productos que se comercializarán durante el vuelo comercial.

Parágrafo 1º. El incumplimiento del literal a, dará lugar al reembolso cuadruplicado del precio del tiquete y a los demás perjuicios comprobados por el pasajero.

Parágrafo 2º. El incumplimiento del literal b de este artículo dará lugar al reembolso del precio pagado por parte del usuario.

Artículo 5º. Procedimiento. El procedimiento para la reclamación por los derechos de los usuarios del transporte aéreo será el establecido por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio o la autoridad que la sustituya.

Parágrafo 1º. El Gobierno nacional tendrá un plazo de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente ley para expedir el procedimiento que conlleve a garantizar los derechos de los usuarios y el cumplimiento de las obligaciones de las compañías aéreas, aquí establecidas.

Parágrafo 2º. El Gobierno nacional tendrá un plazo de seis meses contados a partir de la expedición de la presente ley para integrar toda la normatividad en materia de derechos y deberes tanto de los usuarios como de las compañías del transporte aéreo.

Artículo 6º. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
 Senadora De La República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Justificación

El transporte aéreo sigue consolidándose como un factor fundamental de crecimiento económico, motor de desarrollo y fortalecimiento del turismo en el país.

En términos porcentuales, el incremento en el transporte de pasajeros alcanza el 101.8% en el primer semestre del presente año 2022; esto es un poco más del doble en comparación con el mismo periodo de 2021.

Año	Internacional	Nacional	Total
2018	6.544.300	11.271.029	17.815.329
2019	6.983.021	12.566.951	19.549.972
2020	2.979.956	5.885.973	8.865.929
2021	2.703.215	8.539.083	11.242.298
*2022	6.834.488	15.848.687	22.683.175

*A 30 DE JUNIO DE 2022.

PARTICIPACIÓN DE MERCADO DE LAS AEROLÍNEAS EN COLOMBIA AÑO 2022

No.	AEROLÍNEA	PARTICIPACIÓN
1	AVIANCA	32.06%
2	OTRAS	19,99%
3	LATAM	17.55%
4	VIVA	15.04%
5	WINGO	4.33%
6	EASYFLY	3.99%
7	ULTRA	2.99%
8	SATENA	2.17%
9	AVIANCA EXPRESS	1.50%
10	SEARCA	0.26%
11	HELICOL	0.10%

Fuente: Valoraanalitik.com.

Es necesario y oportuno dar a conocer a la opinión pública una delimitación de las funciones y competencias que gubernamentalmente tienen las entidades en materia de transporte aéreo, dado que, los hechos, dan origen, entre otros a imponer las sanciones a que haya lugar, pero, sobre todo, a informar a la sociedad para que tengan cercanía con las entidades competentes:

1. Superintendencia de Transporte. Aparte de todas las concernientes a la defensa de los usuarios del sector transporte nos parece importante dar a conocer que la Supertransporte debe:

- a. Adelantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y/o en la protección de los usuarios del sector transporte, de acuerdo con la normativa vigente.
- b. Imponer las medidas y sanciones que correspondan de acuerdo con la normativa

vigente, como consecuencia de la infracción de las normas relacionadas con la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte.

- c. Coordinar con la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, dentro del marco de sus competencias, las acciones necesarias de intermediación cuando, por la necesidad del servicio, se requiera de manera inmediata el cumplimiento de las normas de protección a usuarios del sector transporte.
- d. Emitir medidas preventivas que tengan como fin preservar el orden público en la prestación del servicio público de transporte.

2. Superintendencia de Industria y Comercio.

- a. Conocer en forma privativa de las reclamaciones o quejas por hechos que afecten la competencia en todos los mercados nacionales y dar trámite a aquellas que sean significativas para alcanzar en particular, los siguientes propósitos: **la libre participación de las empresas en el mercado, el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica.**

i. Al respecto la sentencia de la Honorable Corte Constitucional estableció que: “la SIC, adquiere la facultad privativa de adelantar las investigaciones administrativas, impondrá las multas y adoptará las demás decisiones administrativas por infracción a las disposiciones sobre protección de la competencia, así como en relación con la vigilancia administrativa del cumplimiento de las disposiciones sobre competencia desleal”.

- b. De conformidad con lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 9° del Decreto número 4886 de 2011, corresponde a la Delegatura para la Protección de la Competencia “tramitar, de oficio o por solicitud de un tercero, averiguaciones preliminares e instruir las investigaciones tendientes a establecer infracciones a las disposiciones sobre protección de la competencia”.

3. Aeronáutica Civil

- a. Dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo. Controlar, supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.
- b. Realizar el control previo de integraciones empresariales que se lleven a cabo entre explotadores de aeronaves mediante las formas expresamente establecidas en esas normas.

La falta de competencia es una causa de numerosas quejas por el servicio: La Delegatura

para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, ha recibido 57.460 Peticiones, Quejas Reclamos y Denuncias (PQRD), en todos los modos de transporte, de las cuales **el 73.57% PQRD corresponden a sector aéreo (42.274), esto es aerolíneas y agencias de viajes.**

Top Aerolíneas /Agencia de Viajes	Número de PQRD	Porcentaje
1. Avianca	10.861	29.16%
0. Viva Air - Fast Colombia S.A.S.	7.169	19.25%
0. Latam	4.963	14.32%
0. Wingo	2.266	6.08%
0. Despegar	1.146	3.08%
0. Copa Airlines	1.120	3.01%
0. Interjet	997	2.68%
0. Easyfly S.A.	928	2.49%
0. Price Res S.A.S.	852	2.29%
0. Iberia	829	2.23%
TOTAL	31.131	83.58%

• Motivos de la denuncia

Motivo	Número de PQRD	Porcentaje
1. Reembolso	16.062	37.99%
0. Cancelación de vuelo	7.092	16.78%
0. Demora de vuelo	4.183	9.89%
0. Expedición de tiquete	2.066	4.89%
0. Cambios en la reserva por el usuario	1.695	4.01%
0. Presentación del pasajero	1.484	3.51%
0. Negación de embarque	1.247	2.95%
0. Cobro de equipaje	1.204	2.85%
0. Tratamiento al pasajero	1.080	2.55%
0. Pérdida de equipaje	855	2.02%
TOTAL	36.968	87.45%

Respecto del motivo de denuncia, los usuarios se quejan en un 26.67% por cancelación y demora del vuelo, teniendo como resultado que el primer motivo sea el reembolso con un 37.99%.

• Histórico 2019-2023 por principales motivos de denuncia

Motivo	2019	2020	2021	2022	2023	Total general
Cancelación de vuelo	513	2.297	2.801	1.383	98	7.092
Demora de vuelo	867	493	912	1.887	83	4.183
Total general	1.380	2.731	3.713	3.270	181	11.275

Entre 2019 y 2022 las denuncias por cancelación de vuelo aumentaron un 169.6%, al pasar de 513 a 1.383; para el mismo período, las denuncias por demora de vuelo aumentaron en un 117,6%, al pasar de 867 a 1.887; desde el 25 de mayo de 2019, con corte al 23 de febrero de 2023, ha iniciado un total de 93 investigaciones administrativas en el modo aéreo, en donde se han impuesto multas que ascienden a los \$4.514.606.025,41. Este período comprendió el momento de la salida del país de las aerolíneas Viva y Ultra Air.

Quejas en la SIC, corte 16 de febrero de 2023:

Sector/estado demanda	2018	2019	2020	2021	2022	31 feb 2023	TOTAL
AEROLÍNEA	2.545	2.265	1.981	4.216	3.590	355	14.952
Activo	0	0	0	583	1.502	308	2.149
Finalizado	2.545	2.265	1.981	3.631	2.088	47	12.803
AGENCIA DE VIAJES	2.227	2.497	2.561	3.803	3.738	413	15.238
Activo	0	0	0	703	2.089	360	2.894
Finalizado	2.227	2.497	2.561	3.100	1.648	53	12.344
TOTAL GENERAL	4.772	4.762	4.542	8.019	7.327	768	30.190

Según los datos de la Superintendencia de Industria y Comercio de aerolíneas entre 2018 y 2022 recibió un total de 14.952 demandas, con un incremento del 41,1%.

• **Fallos SIC**

Sector/ sentido del fallo	Total	Participación
AEROLÍNEA	3.333	100%
A favor del consumidor	2.256	68%
Negando pretensiones	1.077	32%
AGENCIA DE VIAJES	3.659	100%
A favor del consumidor	2.816	77%
Negando pretensiones	843	23%
TOTAL GENERAL	6.992	

Respecto de los fallos de la SIC, en total se han proferido 6.992 fallos a favor del consumidor, de los cuales, 3.333 son por aerolíneas, teniendo como resultado el sentido del fallo a favor del consumidor el 68%, es decir 2.256.

Como se puede evidenciar, hay una grave problemática en un sector tan importante de la sociedad.

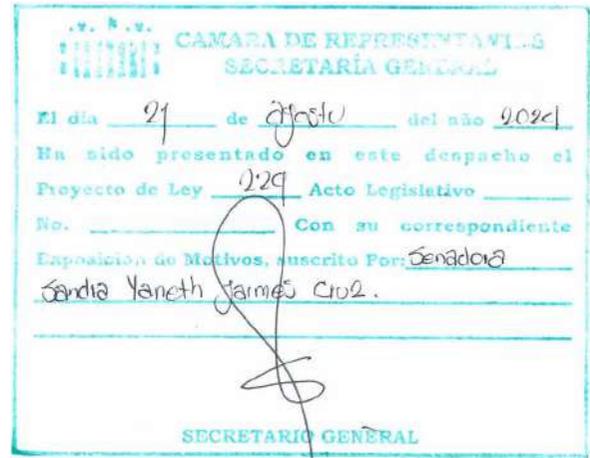
Ahora bien, en todas las redes sociales podemos ver una inusitada cantidad de denuncias que se presentan por motivo de cancelación de vuelo, entre otros, que hoy son un verdadero dolor de cabeza para todos los usuarios del transporte aéreo.

II. Conflicto de interés

Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, en que se dispone el incluir “(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286”, se plantea lo siguiente: Por su naturaleza, este proyecto es absolutamente de carácter general, no presenta ninguna situación de conflicto de interés, lo que no exime al Congresista que así lo considere de declararse impedido al respecto.

De los honorables Congresistas,


SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
 Senadora De La República.



PROYECTO DE LEY NÚMERO 231 DE 2024
CÁMARA

por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los Inspectores de Tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 21 de agosto de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

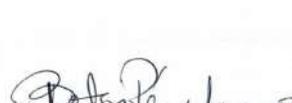
Ciudad.

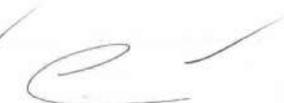
Referencia: Radicación proyecto de ley.

Respetado Secretario

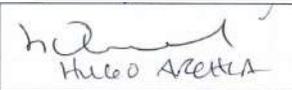
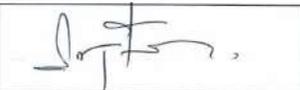
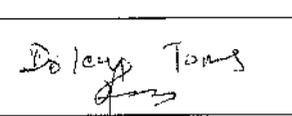
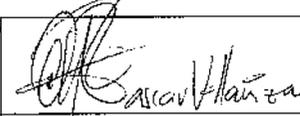
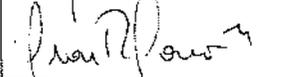
De conformidad con los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, y en calidad de Congresistas de la República, nos permitimos presentar el proyecto de ley, *por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los Inspectores de Tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,


 BETSY JUDITH PÉREZ ARANGO
 Representante a la Cámara


 MAURICIO GÓMEZ AMÍN
 Senador de la República


 GERSEL PÉREZ

 HUGO ARÉVALO	
 Dolores Torres	 Carlos Herrera
 Tereza Sandoz	 Francisco

PROYECTO DE LEY 231 DE 2024 CÁMARA
por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los Inspectores de Tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la nomenclatura, clasificación y código de empleo de los Inspectores de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 18 del Decreto Ley 785 de 2005 quedará así:

Nivel Profesional. El Nivel Profesional está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos:

Cód. Denominación del empleo

- 215 Almacenista General
- 202 Comisario de Familia
- 203 Comandante de Bomberos
- 204 Copiloto de Aviación
- 227 Corregidor
- 260 Director de Cárcel
- 265 Director de Banda
- 270 Director de Orquesta
- 235 Director de Centro de Institución Universitaria
- 236 Director de Centro de Escuela Tecnológica
- 243 Enfermero
- 244 Enfermero Especialista
- 232 Director de Centro de Institución Técnica Profesional
- 233 Inspector de Policía Urbano Categoría Especial y 1ª Categoría
- 233A Inspector de Tránsito y Transporte de los distritos, departamentos y municipios del país**
- 234 Inspector de Policía Urbano 2ª Categoría
- 206 Líder de Programa
- 208 Líder de Proyecto
- 209 Maestro en Artes
- 211 Médico General
- 213 Médico Especialista
- 231 Músico de Banda
- 221 Músico de Orquesta
- 214 Odontólogo
- 216 Odontólogo Especialista
- 275 Piloto de Aviación
- 222 Profesional Especializado
- 242 Profesional Especializado Área Salud

- 219 Profesional Universitario
- 237 Profesional Universitario Área Salud
- 217 Profesional Servicio Social Obligatorio
- 201 Tesorero General.

Artículo 3º. El artículo 19 del Decreto Ley 785 de 2005 quedará de la siguiente manera:

Artículo 19. Nivel Técnico. El Nivel Técnico está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos:

Cód. Denominación del empleo

- 335 Auxiliar de Vuelo
- 306 Inspector de Policía Rural
- 313 Instructor
- 336 Subcomandante de Bomberos
- 367 Técnico Administrativo
- 323 Técnico Área Salud
- 314 Técnico Operativo.

Artículo 4º. La presente ley no afecta las situaciones jurídicas consolidadas de las personas que antes de la fecha de la presente modificación al Decreto número 785 de 2005, se hubiesen posesionado y se encontrasen ocupando el cargo de Inspector de Tránsito y Transporte en un organismo de tránsito de una entidad territorial, y para el cual acreditaron los requisitos vigentes al momento de su incorporación al empleo.

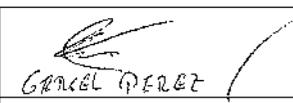
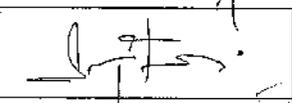
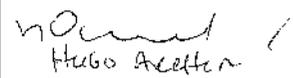
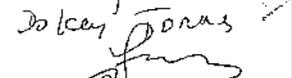
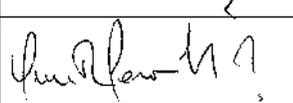
Parágrafo: Los Inspectores de Tránsito y Transporte que se encuentren en carrera administrativa al momento de la expedición de la presente ley, continuarán de forma ininterrumpida ostentando dicho cargo.

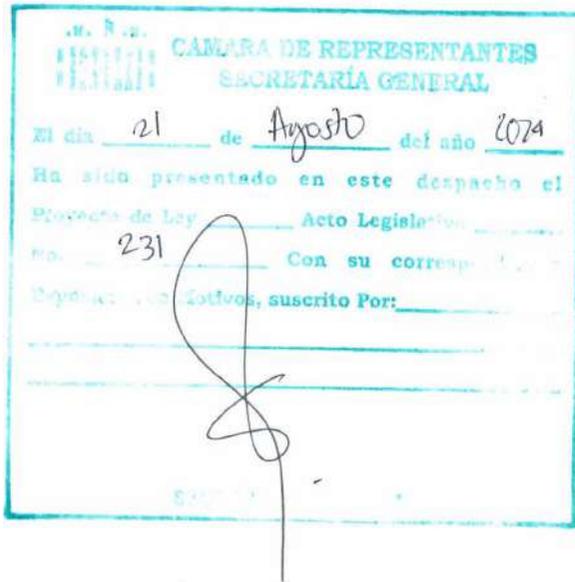
Artículo 5º. Implementación. Las entidades territoriales dispondrán de tres (3) meses a partir de la fecha de sanción y publicación de la presente ley en el *Diario Oficial*, para implementar las disposiciones contenidas en los artículos 2º, 3º y 4º de esta ley.

Artículo 6º. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


BETSY JUDITH PÉREZ ARANGO
 Representante a la Cámara


MAURICIO GÓMEZ AMÍN
 Senador de la República

 GRACIELA PÉREZ	 Dolores Torres
 Hugo Acosta	 Oscar Villanueva
 Timothy A. Sanchez	
 Juan Pablo	



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 231 DE 2024
CÁMARA**

por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los Inspectores de Tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. INTRODUCCIÓN

Los Inspectores de Tránsito y Transporte en el país, cumplen una función de vital importancia en la regulación y el cumplimiento de las normas de tránsito en el territorio nacional. Estos funcionarios, actúan como autoridad de tránsito dentro de la jurisdicción que le asigna la ley y la reglamentación existente, coordinando y adelantando los procesos y actuaciones administrativas acorde a las disposiciones y procedimientos legales y produciendo los fallos o decisiones por contravenciones de tránsito con arreglo al debido proceso, con fundamento en las pruebas aportadas y tramitando los actos que se requieran de acuerdo con los procedimientos existentes.

Por sus funciones y competencias, poseen una gran responsabilidad social y profesional, por lo cual no se justifica, que se encuentren en el nivel jerárquico técnico.

Debemos tener en cuenta el nivel de responsabilidad jurídico y el volumen de la carga laboral en cabeza de los Inspectores de Tránsito y Transporte, a manera de ejemplo, indicamos la cantidad de audiencias desarrolladas por estos funcionarios en algunas alcaldías y departamentos del país.

a) Total audiencias realizadas por los Inspectores de Tránsito y Transporte en la ciudad de **BARRANQUILLA**, captadas por ayudas técnicas y tecnológicas.

AÑO	Total audiencias
2020	59.526
2021	56.915
2022	80.415
2023	88.402
2024 (Primer semestre)	54.167

b) Total audiencias realizadas por los Inspectores de Tránsito y Transporte en la ciudad de **BARRANQUILLA**, con ocasión de la imposición de comparendos físicos.

AÑO	Total audiencias
2020	95.981
2021	98.843
2022	105.913
2023	58.114
2024 (Primer semestre)	44.468

De lo anterior, se puede concluir que los funcionarios en mención durante el periodo comprendido entre el año 2020 y el primer semestre del año 2024, **desarrollaron un total de 685.829 audiencias en procesos contravencionales.**

c) Total, audiencias realizadas por los Inspectores de Tránsito y Transporte del municipio de **YUMBO, Valle del Cauca.**

AÑO	Total audiencias
2020	45.726
2021	10.528
2022	16.509
2023	42.092
2024 (Primer semestre)	22.668

De lo anterior, se puede concluir que los funcionarios en mención durante el periodo comprendido entre el año 2020 y el primer semestre del año 2024, desarrollaron un total de 137.523 audiencias en procesos contravencionales.

d) Total audiencias realizadas por los Inspectores de Tránsito y Transporte del departamento del **Atlántico (Gobernación)**

AÑO	Total audiencias
2021	50.025
2022	44.426
2023	40.835
2024 (Primer semestre)	23.272

De lo anterior, se puede concluir que los funcionarios en mención durante el periodo comprendido entre el año 2021 y el primer semestre del año 2024, desarrollaron un total de 158.558 audiencias en procesos contravencionales.

e) Total requerimientos a los Inspectores de Tránsito y Transporte en la ciudad de **BARRANQUILLA** por parte de la Fiscalía, Procuraduría, Personería y Control Interno

Disciplinario y Acciones Constitucional de Tutela.

AÑOS	Total requerimientos
2022-2024	366

AÑOS	Total tutelas
2022 -2023	2.220
2024	692

f) Total acciones constitucionales de tutelas y peticiones instauradas a los Inspectores de Tránsito y Transporte del Departamento del Atlántico (Gobernación):

AÑO	TUTELAS	PETICIONES
2020	576	5.927
2021	970	9.247
2022	959	8.704
2023	1.065	9.741

De la información descrita en las tablas podemos tener luces de la carga laboral y responsabilidad jurídica tanto en materia disciplinaria, penal y administrativa que tienen los Inspectores de Tránsito y Transporte, debido a que son autoridades enmarcadas en la Ley 769 del 2002, sin embargo, no quedaron incluidos dentro de la clasificación de empleo del nivel profesional en el Decreto número 785 de 2005, por el contrario, quedaron en la clasificación de empleo en el nivel técnico, esto contrasta con la Ley 769 del 2002 que en su artículo 3°, le da la misma jerarquía de nivel profesional tanto a los Inspectores de Policía como a los de tránsito y a los Corregidores. Por tanto, el Decreto número 785 de 2005, no tuvo en cuenta el nivel de complejidad y de jerarquía para el cargo de Inspector de Tránsito como bien lo señala el mismo Decreto de Ley 785 en su artículo 3°. Niveles jerárquicos de los empleos. Según la naturaleza general de sus funciones, las competencias y los requisitos exigidos para su desempeño, los empleos de las entidades territoriales se clasifican en los siguientes niveles jerárquicos: Nivel Directivo, Nivel Asesor, Nivel Profesional, Nivel Técnico y Nivel Asistencial. El artículo 4°. Señala que la naturaleza general de las funciones. A los empleos agrupados en los niveles jerárquicos de que trata el artículo anterior, les corresponden las siguientes funciones generales: (...) (...) **4.3. Nivel Profesional.** Agrupa los empleos cuya naturaleza demanda la ejecución y aplicación de los conocimientos propios de cualquier carrera profesional, diferente a la técnica profesional y tecnológica, reconocida por la ley y que según su complejidad y competencias exigidas les pueda corresponder **funciones de coordinación, supervisión y control** de áreas internas encargadas de ejecutar los planes, programas y proyectos institucionales.

Ahora bien, existen tres tipos de autoridad enmarcadas en el Código Nacional de Tránsito, las cuales son:

1. Autoridades de regulación operativa encargadas de realizar el control en vía del tránsito, en esta categoría se encuentra la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los Cuerpos de Regulación del Tránsito;
2. Autoridades de regulación normativa encargadas de establecer las reglas, regulaciones y normas que permitan el ejercicio de los derechos de todos los usuarios del tránsito, es decir, están encargadas de organizar y ordenar el tránsito, en esta categoría se encuentran el Congreso de la República, el Presidente de la República, el Ministerio de Transporte, los Alcaldes y los Gobernadores;
3. **Autoridades de supervisión** encargadas de la vigilancia, inspección y control del tránsito, es decir, son las calificadas para imponer las sanciones establecidas en el Código, en esta categoría están: **Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores** o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia de Puertos y Transporte y los Organismos de Tránsito”.

El Estatuto de Tránsito menciona tres clases de autoridades: de regulación, de supervisión y de control. **La supervisión**, es la facultad para imponer sanciones. Le corresponde al Alcalde o quien este delegue, para el caso concreto dicha delegación recae en el **Inspector de Tránsito o de policía del municipio** donde se comete la infracción, el cual tiene la obligación de velar por los principios, constitucionales y legales, la Ley 769 de 2002, en esta modalidad de competencia se predica cuándo los Inspectores de Tránsito como autoridades dentro de su territorio están **facultados para conocer de un asunto y decidirlo**, tal como en el procedimiento civil como juez competente. Otro ejemplo de un procedimiento civil es la para la práctica de pruebas en las diligencias varias, como lo señala su jurisdicción y competencia en los (artículos 7° y 134 de la Ley 769 de 2002), dadas las condiciones por virtud de esta premisa los procedimientos administrativos que realizan **los Inspectores de Tránsito no debieron quedar excluido del nivel jerárquico profesional enmarcado en el artículo 18 del Decreto número 785 de 2005.** Esta **PREMISA** de la Ley 769 de 2002 aparece reiterada en la propia Ley 1383 de 2010, cuando en el artículo 159 establece que “*La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho*”. Dicho lo anterior se debe entender que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses”, y en tal virtud tendrán el derecho de “Ejercer las competencias que les correspondan”. La ley ha conferido la calidad de “autoridades de tránsito” a Gobernadores y Alcaldes, a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o

distrital, a los **Inspectores de Policía, y a los Inspectores de Tránsito, Corregidores** o quien haga sus veces en cada ente territorial. A quienes les compete conocer “**de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción**” (artículo 134 de la Ley 769 de 2002), y adelantar los procedimientos administrativos especiales de control, preventivo y sancionatorio regulados en la ley.

Por lo anterior se trae a colación la **Sentencia C-530 de 2003**. “Como lo define el artículo 2° de la Ley 769, los organismos de tránsito son unidades administrativas municipales, distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. En tanto que las autoridades de tránsito, nombradas en el artículo 3° de la ley, son autoridades administrativas, como el Ministerio de Transporte, los Alcaldes, Gobernadores, la Policía, **los Inspectores de Tránsito y de Policía**, la Superintendencia General de Puertos y Transporte, los Agentes de Tránsito, y, en ocasiones y ante circunstancias específicas, las Fuerzas Militares”. Se debe indicar que:

1. Se establece una jerarquía entre las diferentes autoridades de tránsito, pretendiendo con ello resolver situaciones de interpretación y colisión de competencias, aunque lo que haga relación a esta materia, podría resolverse a través de la aplicación del principio de la especificidad.
2. El Código Nacional de Tránsito establece que el ejercicio de la autoridad de tránsito se realiza a través de cuatro funciones diferentes: (1) La regulación operativa; (2) La regulación normativa; (3) La Gestión Operativa consistente y **(4) Función o facultad sancionatoria, que implica la potestad de imponer sanciones de tránsito por la comisión de infracciones de esta naturaleza** y realizar su respectivo cobro por medio de la jurisdicción coactiva. Donde no es posible, bajo ningún supuesto, que las autoridades de tránsito deleguen sus facultades, como autoridades capaces de imponer sanciones, dado que la facultad sancionadora se constituye **en una prerrogativa exclusiva del Estado indelegable**, lo máximo que pueden hacer es delegar en particulares la recolección de las pruebas que permitan sustentar la comisión de infracciones de tránsito. **Por todo lo anterior se debe considerar que el artículo 18 del Decreto número 785 de 2005 no tuvo en cuenta dicha jerarquía para el cargo de Inspector de Tránsito arriba mencionado.**

Así pues, tal como lo reafirmó la Corte Constitucional en la **Sentencia C-577 de 2006**. Es necesario indicar además que dicho decreto no tuvo en cuenta lo señalado en sus mismos artículos 2° y 24 por la complejidad y funciones del cargo de Inspector de Tránsito.

En virtud de lo anterior, se presenta este proyecto de ley para que se incluya el cargo de Inspector de Tránsito dentro del nivel profesional enmarcado en el artículo 18 del Decreto número 785 de 2006, tal como sí lo hizo con el cargo de Inspector de Policía y el de Corregidor, en el entendido que el artículo 3° de la Ley 769 les da la misma jerarquía. Teniendo en cuenta la complejidad y las funciones del mismo, donde el mismo Decreto número 785 de 2005 hace referencia al nivel profesional y señalando el cargo de Inspector de Policía y de Corregidor como profesional dejando por fuera el de Inspector de Tránsito.

Que el Nivel Profesional agrupa los empleos cuya naturaleza demanda la ejecución y aplicación de los conocimientos propios de cualquier carrera profesional, diferente a la técnica profesional y tecnológica, reconocida por la ley y que según su complejidad y competencias exigidas les pueda corresponder funciones de coordinación, supervisión y control de áreas internas encargadas de ejecutar los planes, programas y proyectos institucionales. Donde la naturaleza y las funciones de los Inspectores de Tránsito ameritan la misma exigencia mínima que el de los Inspectores de Policía para poder calificar con la complejidad de cargo en donde se imparte justicia, y además de conocer y aplicar el Código Nacional de Tránsito deben tener en cuenta las demás disposiciones legales como lo son el *Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*, el *Código General del Proceso*, junto con el precedente constitucional y así evitar un daño antijurídico.

Para este caso concreto, se debe tener en cuenta el precedente constitucional de la **Sentencia C-577 de 2006** en especial el numeral 53. El cual versa sobre los efectos hacia el futuro y que la honorable Corte Constitucional siga la línea jurisprudencial y se permita la aplicación adecuada amparada para dicha modificación tal como lo señaló la **Sentencia C-577 de 2006** debatida por la altísima Corte Constitucional para atenuar la decisión conforme se presenta y se solicita.

Es menester indicar que los Inspectores de Tránsito de acuerdo a las funciones y responsabilidad del cargo. “El Decreto número 785 de 2005”, no tuvo en cuenta el nivel de complejidad y de jerarquía para el cargo de Inspector de Tránsito, ni mucho menos el artículo 4° del decreto arriba mencionado, referido a la naturaleza general de las funciones, dejando al Inspector de Tránsito en la misma jerarquía de técnico junto con los Agentes de Tránsito y por debajo de los Inspectores de Policía y el Corregidor de quienes la Ley 769 de 2002 les da la misma gallardía sancionatoria. Desligándose así de los fines esenciales del Estado consagrados en el artículo 2° de la Constitución Política, en particular, con garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Así también el Decreto número 785 lo desligó de la Ley 336 de 1996 y su decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, el cual señala

en el artículo 2.2.1.1.2.1, el artículo 2.2.1.3.1.1. y el artículo 2.2.1.5.2.1. **Como autoridades de transporte competentes** en la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o Distritales **o en los que estos deleguen tal atribución.** Tal delegación en los municipios que cuentan con organismos de tránsito **recae en el Inspector de Tránsito** para abrir investigación y sancionar las faltas cometidas al transporte según los manuales de funciones acorde a la jerarquía que les otorga la ley.

Respecto a los mandatos legales de la Ley 769 de 2002, artículo 134 el cual señala que el Inspector de Tránsito es competente para sancionar con multa que van desde cuatro (4) smdlv hasta mil cuatrocientos cuarenta salarios diarios legales vigentes (1440 smdlv), además aplicar la suspensión o cancelación de la licencia de conducción a un infractor cuando ello lo amerite. Se tiene que decir que dicho Decreto número 785 de 2005, desliga las facultades que le otorga la Ley 769 de 2002, a los Inspectores de Tránsito y **no es justo con el cargo de Inspector de Tránsito ya que sus funciones así lo ameritan.**

Por lo anterior se presenta este proyecto de ley para que se ampare la igualdad de profesionalismo que deben tener los Inspectores de Tránsito como los Inspectores de Policía y Corregidores y se conlleve a que se tenga el mismo trato profesional que se amerita, así como también las mismas oportunidades y derechos a recibir igualdad de trato en el ámbito profesional y la misma contraprestación económica sea justas para el cargo de Inspector de Tránsito. Por las funciones y competencias que le otorga la ley.

3.1 ¿Por qué equiparar el cargo de Inspector de Policía e Inspector de Tránsito y Transporte?

Sobre el particular, es importante traer a colación el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, donde define las autoridades de tránsito y encontramos con dicha calidad a los Inspectores de Policía e Inspectores de Tránsito, en el mismo sentido tenemos la **Sentencia C-633 de 2014** de la honorable Corte Constitucional, en el numeral 4.2. Alcance del parágrafo tercero del artículo 152 del Código Nacional de Tránsito.

“(...) En segundo lugar, (b) la falta supone el previo requerimiento de las autoridades de tránsito. Tienen tal condición, entre otros, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; y los Inspectores de Policía, Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.[47] (...)”.

La misma Corte Constitucional ha indicado a través de la jurisprudencia, son autoridad de tránsito los Inspectores de Policía y de Tránsito, en este sentido pueden ser equiparables.

Frente a lo anterior, y con el propósito de demostrar la homología entre los cargos, me permito poner de presente como ejemplo los MANUALES DE FUNCIONES DE LOS INSPECTORES DE POLICÍA VS. EL MANUAL DE FUNCIONES

DE LOS INSPECTORES DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA.

INSPECTOR DE POLICÍA URBANO	INSPECTOR DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
<p>• PROPÓSITO PRINCIPAL</p> <p>Aplicar en cada una de sus jurisdicciones y comisiones especiales de trabajo, las políticas distritales de prevención de delitos, contravenciones y problemas de convivencia y seguridad ciudadana.</p>	<p>• PROPÓSITO PRINCIPAL</p> <p>Actuar como autoridad de tránsito dentro de la jurisdicción que le asigna la Ley y la reglamentación existente, coordinando y adelantando los procesos y actuaciones administrativas acorde a las disposiciones y procedimientos legales y produciendo los fallos o decisiones por contravenciones de tránsito con arreglo al debido proceso, con fundamento en las pruebas aportadas y tramitando los actos que se requieran de acuerdo con los procedimientos existentes.</p>

Se tiene que los dos funcionarios son autoridad administrativa, ambos expiden actos administrativos en donde se imponen multas y/o se emiten limitaciones a los derechos de los ciudadanos, los dos (2) cargos son de carácter contravencional, es decir, son aquellas actuaciones ilegales que no constituyen delito pero que pueden representar peligros tanto para quienes las despliegan como para terceros, como es la infracción a la Ley 1801 de 2016 y la Ley 769 de 2002.

INSPECTOR DE POLICÍA URBANO	INSPECTOR DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
<p>CONOCIMIENTOS BÁSICOS O ESENCIALES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución Política • Plan de Desarrollo Distrital • Plan de Ordenamiento Territorial • Normatividad y Políticas Públicas en el área de desempeño • Administración del personal • Sistemas Integrados de Gestión (Calidad - Seguridad y Salud en el Trabajo - Gestión Ambiental). • Modelo Estándar de Control Interno MECI y/o Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG. • Manejo avanzado de herramientas ofimáticas (Word, Excel, Powerpoint, Internet). 	<p>CONOCIMIENTOS BÁSICOS O ESENCIALES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución Política • Plan de Desarrollo Distrital • Conocimientos básicos en Sistemas Integrados de Gestión (Calidad - Seguridad y Salud en el Trabajo - Gestión Ambiental) • Manejo avanzado de herramientas ofimáticas (Word, Excel, PowerPoint, Internet). • Atención y servicio al usuario ESENCIALES • Normatividad de movilidad y seguridad vial • Código Civil y de Procedimiento Civil. • Código Penal y de Procedimiento Penal.

Como queda en evidencia, que los conocimientos **ESENCIALES** para ambos cargos son similares en cuanto al conocimiento y aplicación jurídica, incluso, el cargo de Inspector de Tránsito tiene más exigencias legales porque debe conocer fundamentalmente de la normatividad de movilidad y seguridad vial, las normas del Código Civil y de Procedimiento Civil (hoy Código General del Proceso) y las normas del Código Penal y de Procedimiento Penal. Se debe indicar, que esto está alejado de la realidad, porque un técnico no tiene

la capacidad hermenéutica y la experticia para la aplicación de las normas en cuestión. La realidad es que, se encuentran ejerciendo funciones de carácter profesional y por ende, el periodo en reclamación es experiencia relacionada, hasta el punto que si se llega a cometer una falta disciplinaria se les aplica la Ley 1123 de 2007 (Código Disciplinario del Abogado), acción de repetición y si fuera un delito de tipo penal, entonces se tomaría como un agravante punitivo por su condición de funcionario (Inspector de Tránsito y Transporte) con profesión de abogado.

En el mismo sentido, se tiene en los municipios donde no existe Inspector de Tránsito y Transporte, dichas funciones son asumidas por el Inspector de Policía, este asunto de tránsito y transporte es tan complejo que el artículo 138 de la Ley 769 de 2002, impone que el inculcado podrá comparecer por sí mismo, pero si designa apoderado, este deberá ser abogado en ejercicio. Lo previo, no tiene congruencia o coherencia normativa y procedimental, puesto que, quien ejerce la defensa del inculcado tiene que ser abogado en ejercicio, pero quien dirige el proceso, resuelve las pretensiones jurídicas y recursos de dichos profesionales, es en la gran mayoría de los casos, un técnico.

Así mismo, los actos administrativos emitidos por los Inspectores de Tránsito son susceptibles de ser impugnados y demandados en ejercicio de cualquier medio de control, tales como lo son, las acciones de nulidad y/o nulidad y restablecimiento del derecho ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, lo que quiere decir que se debe aplicar el conocimiento de un profesional, debido a la rigurosidad de la hermenéutica jurídica con que se debe sustentar un acto administrativo motivado que restringe los derechos fundamentales de los ciudadano como lo pueden ser, por ejemplo, la cancelación de por vida de la licencia de tránsito a los ciudadanos que son sorprendidos conduciendo un vehículo automotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

En estos casos, se debe aplicar la primacía de la realidad frente a las formalidades, debido que en caso de divergencia entre lo que ocurre en la realidad y lo que se ha plasmado en los documentos, debe darse prevalencia a lo que surge en la práctica como se ha plasmado en la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

Por ejemplo, en funciones propias del cargo de Inspector de Tránsito y Transporte, se realizan despachos comisorios de los distintos juzgados de la ciudad de Barranquilla, emiten cientos de resoluciones restringiendo derechos fundamentales de los ciudadanos que involucrados en los procesos de alcoholemia (Ley 1696 de 2013, Resolución número 1844 de 2015 y **Sentencia C-633 de 2014**) cancelan o suspenden la licencia de conducción de los infractores (afectación de derechos fundamentales) y ello solo se logra luego de arduo proceso contravencional, que tiene cuatro fases, audiencia inicial, pruebas, alegatos y fallos, dentro de estas audiencias se debe practicar pruebas y resolver los distintos recursos que interpondrán los togados apoderados de los

infractores, todo lo enunciado anteriormente es realizado en forma similar por los Inspectores de Policía urbano.

Lo anterior, demanda la ejecución y aplicación de los conocimientos propios de la profesión del Derecho, diferente a la técnica y tecnológica, reconocida por la ley y que según su complejidad y competencias exigidas les pueda corresponder funciones de coordinación, supervisión y control de áreas internas encargadas de ejecutar los planes, programas y proyectos institucionales.

Los Inspectores de Tránsito a nivel nacional, deben llevar en el curso de su profesión responsabilidades y labores de alto impacto, la remuneración económica que estos reciben no es consecuente no solo con la labor que realizan, sino, también la carga laboral que recae sobre ellos.

En Colombia, los Inspectores de Tránsito tienen facultades sancionatorias y no se cuenta con el personal capacitado para estas funciones; por ejemplo, en la costa Caribe y la isla de San Andrés no se superan los 50 Inspectores de Tránsito.

ORGANISMO DE TRÁNSITO	CANTIDAD
INSTITUTO DE TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO	3
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE BARRANQUILLA	21
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE GALAPA.	2
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE PUERTO COLOMBIA	2
INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE SOLEDAD	2
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE SABANALARGA	1
SECRETARÍA DE TRÁNSITO DE MALAMBO	1
SECRETARÍA DE TRÁNSITO DE SABANAGRANDE	1
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA	4
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE ARJONA	NO HAY
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	2
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE TURBACO	1
OFICINA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DEL MAGDALENA	NO HAY
INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE ARACATACA	1
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE ZONA BANANERA	1
INSTITUTO MUNICIPAL DE DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE CIÉNAGA	1
INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE FUNDACIÓN	1
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SANTA MARTA	2
INSTITUTO DE MOVILIDAD DE CARMEN DE BOLÍVAR	NO HAY
FONDO MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE MAGANGÜÉ	1

ORGANISMO DE TRÁNSITO	CANTIDAD
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE MOMPOX	NO HAY
INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CLEMENCIA	1
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES MUNICIPAL DE SANTA ROSA DEL SUR	NO HAY
DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES MUNICIPAL DE SAN JUAN NEPOMUCENO	1
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES MUNICIPAL DE SANTA CATALINA	NO HAY
INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE PLATO	1
INSTITUTO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE EL BANCO	1
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SAN ANDRÉS	2
INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE COROZAL	NO HAY
SECRETARÍA DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE SUCRE	NO HAY
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO	NO HAY

II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

Esta iniciativa cuenta con seis artículos, incluyendo la vigencia. El primer artículo, desarrolla el objeto; el segundo artículo, modifica el artículo 18 del Decreto Ley 785 de 2005; el artículo tercero, modifica 19 del Decreto Ley 785 de 2005; el artículo cuarto, establece que la ley no afecta las situaciones jurídicas consolidadas de las personas que antes de la fecha de la presente modificación al Decreto número 785 de 2005; el artículo quinto, la implementación y el artículo sexto, la vigencia.

III. MARCOLEGALYJURISPRUDENCIAL

- **Ley 769 de 2002. Artículo 3º. Modificado por el art. 2º, Ley 1383 de 2010.** *“El nuevo texto es el siguiente”* **AUTORIDADES DE TRÁNSITO.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, **los Inspectores de Tránsito**, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte. (...) (...).

Ahora bien, dentro de las funciones obligadas en la Ley 769 de 2002 de los Inspectores de Tránsito **está imponer las sanciones establecidas enmarcadas**

en el artículo 134. El cual señala, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA. Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: **Las Inspecciones de Tránsito o quienes hagan sus veces** en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte (20) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes hasta mil cuatrocientos cuarenta (1440) salarios diarios legales vigentes, sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico. Lo que llama la atención que ninguna autoridad local se haya pronunciado al respecto, simplemente hicieron el manual de funciones y fijaron el nivel técnico para el Inspector de Tránsito. Pero sí le fijaron las funciones que enmarca la ley.

Ahora bien, señala la Corte Constitucional en la Sentencia T-616 de 2006 en las consideraciones y fundamento en el numeral 6. Del proceso contravencional por infracciones de tránsito.

Que el proceso contravencional por infracciones de tránsito está compuesto por cuatro etapas fundamentales:

- la orden de comparendo,
- la presentación del inculcado en los términos dispuestos por la ley,
- la audiencia de pruebas y alegatos
- la audiencia de fallo.

Todo lo anterior, con apego al debido proceso administrativo. Citado en el numeral 5 de la Sentencia T- 616 de 2006, así:

A la luz de las regulaciones de la Carta Fundamental (artículos 29 y 209), **el debido proceso administrativo...**

Código Nacional de Tránsito ARTÍCULO 122. TIPOS DE SANCIONES. Modificado por el art. 20, Ley 1383 de 2010. Las cuales puede aplicar el Inspector de Tránsito como:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Retención preventiva de la licencia de conducción.
4. Suspensión de la licencia de conducción.
5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.
6. Inmovilización del vehículo.
7. Retención preventiva del vehículo.
8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Dejando claro que desde el punto de vista constitucional importa el conocimiento administrativo de quien interviniente en un proceso judicial, sobre el contenido de las providencias que se adoptan por el juez o de los actos administrativos que lo afectan, tiene

por fundamento específico la garantía del derecho de defensa, aspecto esencial del debido proceso, exigible en todas las actuaciones judiciales y administrativas, como lo impone el artículo 29 de la Carta. (Sentencia T 616 de 2006).

Siguiendo las exigencias constitucionales del debido proceso, se deriva que los jueces y la administración pública pueden con base en el conocimiento y la idoneidad del servidor en torno a las decisiones que adopten. Por ello es necesario darle el reconocimiento de importancia que tiene el cargo de Inspector de Tránsito, sino que además el ciudadano pueda tener todas las garantías legales y constitucionales en un proceso sancionatorio. (Sentencia T-616 de 2006), todo lo anterior en primer aparte del artículo 122 de la Constitución. Sin dejar por fuera el artículo 209 de la Constitución, el cual señala textualmente que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

- **Decreto Ley 785 de 2005 artículo 18** Nivel Profesional. El Nivel Profesional está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos:

Cód. Denominación del empleo

- 215 Almacenista General
- 202 Comisario de Familia
- 203 Comandante de Bomberos
- 204 Copiloto de Aviación
- 227 Corregidor
- 260 Director de Cárcel
- 265 Director de Banda
- 270 Director de Orquesta
- 235 Director de Centro de Institución Universitaria
- 236 Director de Centro de Escuela Tecnológica
- 243 Enfermero
- 244 Enfermero Especialista
- 232 Director de Centro de Institución Técnica Profesional
- 233 Inspector de Policía Urbano Categoría Especial y 1ª Categoría
- 234 Inspector de Policía Urbano 2ª Categoría
- 206 Líder de Programa
- 208 Líder de Proyecto
- 209 Maestro en Artes
- 211 Médico General
- 213 Médico Especialista

- 231 Músico de Banda
- 221 Músico de Orquesta
- 214 Odontólogo
- 216 Odontólogo Especialista
- 275 Piloto de Aviación
- 222 Profesional Especializado
- 242 Profesional Especializado Área Salud
- 219 Profesional Universitario
- 237 Profesional Universitario Área Salud
- 217 Profesional Servicio Social Obligatorio
- 201 Tesorero General.

5.2 Decreto Ley 785 de 2005 artículo 19, correspondientes a la denominación del empleo de Inspectores de Tránsito y Transporte.

Artículo 19. Nivel Técnico. El Nivel Técnico está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos:

Cód. Denominación del empleo

- 335 Auxiliar de Vuelo
- 303 Inspector de Policía 3ª a 6ª Categoría
- 306 Inspector de Policía Rural
- 312 Inspector de Tránsito y Transporte
- 313 Instructor
- 336 Subcomandante de Bomberos
- 367 Técnico Administrativo
- 323 Técnico Área Salud
- 314 Técnico Operativo.

Honorables Congresistas, como es sabido, el artículo 19 del Decreto Ley 785 de 2005 los Inspectores de Tránsito y Transporte, cataloga a dicho cargo como uno sujeto al renglón técnico dentro de la escala de empleos de las entidades territoriales que lo acogen dentro de su planta de personal. En efecto, dicho precepto:

...“**ARTÍCULO 19. Nivel Técnico.** El Nivel Técnico está integrado por la siguiente nomenclatura y clasificación específica de empleos:

312	Inspector de Tránsito y Transporte
-----	------------------------------------

”...

Tal categorización normativa nos ubica a los servidores públicos que fungimos bajo esa investidura bajo un nivel funcional disonante con el ámbito material de las funciones efectivamente desempeñadas, las cuales son inherentes a operaciones jurídico-profesionales propias de un licenciado en Derecho.

A propósito de ello, sea preciso traer a colación la descripción que contempla el artículo 4º Decreto número 1083 del 2015 –Reglamentario Único del Sector Función Pública– para el nivel de empleos de categoría “técnico”:

“Comprende los empleos cuyas funciones exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo, así como las relacionadas con la aplicación de la ciencia y la tecnología”.

De lo anterior, resulta claro que el componente funcional atribuido por la normatividad legal de tránsito a los Inspectores de Tránsito y Transporte no resulta correspondiente con la definición citada. Evidentemente, las labores de quienes ostentamos esta investidura desempeñamos un rol principal y preminente a través del cual se aplica justicia material en sede administrativa a través de la emisión de actos administrativos que definen la responsabilidad contravencional de los presuntos infractores a las reglas de tránsito terrestre, labor que nos ubica en la práctica como unos verdaderos operadores jurídicos dotados de potestad decisoria y con autoridad para restringir los derechos de los asociados cuando quiera que se constaten los presupuestos jurídicos para ello.

Recurriendo a una comparación paralela y abstracta, puede estimarse que el componente funcional titularizado por quienes instruimos el proceso contravencional de tránsito se sitúa en un plano nivelado con el desplegado por los Inspectores de Policía y los Inspectores de Trabajo, cuyas autoridades se reconoce la categoría de profesional, en razón de las características de las labores por ellos desempeñadas, unas que guardan correlación con las deferidas a los Inspectores de Tránsito, cada una dentro las respectivas especialidades dentro de las cuales se proyectan.

Dentro del escenario planteado, las asimetrías subyacentes permiten constatar que debido a la disimilitud advertida la retribución salarial de los Inspectores de Tránsito y Transporte adscritos a las plantas de personal del distrito de barranquilla, cumplimos funciones de carácter profesional, téngase en cuenta que, en materia laboral prevalece la realidad sobre las formalidades, sin embargo, se omite la valoración de este periodo sin que preexista fundamento jurídico sustancial que auspicie un desequilibrio en tal sentido.

Con relación a ello, no puede perderse de vista que el derecho laboral como componente marco rector de las relaciones laborales concibe la vigencia del principio que reza: “a igual trabajo, misma remuneración”, la ley universal de igual laboral, exige que los hombres y las mujeres que desempeñen sus funciones en el mismo lugar de trabajo reciban igual salario por igual trabajo, sin embargo, no es necesario que los trabajos sean idénticos, sino que deberán ser considerablemente iguales (Comisión para la Igualdad de Oportunidades en el Empleo), en el mismo sentido, dicha máxima fue elevada a naturaleza supraconstitucional por los tratados y convenios suscritos entre la Nación y la OIT, por lo que atender dicho imperativo se convierte en un asunto que rebasa cualquier telaraña normativa de inferior jerarquía que impida tal reconocimiento. De esta manera, resulta claro que el Estado colombiano

está desconociendo el mandato aludido al perpetuar la vigencia de la categorización de los Inspectores de Tránsito y Transporte como servidores públicos del Nivel Técnico.

Tampoco puede soslayarse que el Decreto número 1083 del 2015, al definir a los empleos públicos encuadrados dentro del nivel profesional consignó lo siguiente:

“Agrupa los empleos cuya naturaleza demanda la ejecución y aplicación de los conocimientos propios de cualquier carrera profesional, diferente a la técnica profesional y tecnológica, reconocida por la ley y que según su complejidad y competencias exigidas les pueda corresponder funciones de coordinación, supervisión y control de áreas internas encargadas de ejecutar los planes, programas y proyectos institucionales”.

Indefectiblemente, esto último se acompasa de manera más estrecha con la realidad funcional de los Inspectores de Tránsito y Transporte, puesto que la misma abarca la ejecución de actividades inmanentes a la carrera profesional de Derecho, tal como ocurre en este caso con la labor ejercida por quienes son titulares de esta investidura, puesto que la base de nuestras funciones está ligada a la aplicación de operaciones jurídicas de cara a instruir y decidir las actuaciones administrativas sancionatorias sometidas a conocimiento.

En resumidas cuentas, resulta diáfano la categorización y equivalencia con los Inspectores de Policía, pues de lo contrario, seguiremos presos de una normativa laboral que me reduce a recibir trato jurídico y social de un nivel de empleo –técnico– no correspondiente con la envergadura de las funciones que realizo, constituyéndose esto en una situación que pauperiza la valoración del trabajo desempeñado, al igual que las hondas responsabilidades asumidas, las cuales constantemente colindan con el escrutinio de las decisiones proferidas en sede contenciosa administrativa y en escenarios de índole penal y disciplinaria.

Ante este panorama, surge la necesidad apremiante de saldar la deuda histórica advertida para con los Inspectores de Tránsito y Transporte en nuestro país, por lo cual se presenta propicio aprovechar esta oportunidad para que así se pueda reivindicar y dignificar la retribución de los funcionarios que desempeñan tal investidura.

Honorables Congresistas, no es concebible en nuestro ordenamiento jurídico, que un funcionario grado técnico deba tener conocimientos complejos, solo por poner un ejemplo, en los procesos contravencional de tránsito en materia de alcoholemia, encontramos que el funcionario debe conocer y aplicar la Resolución número 1844 de 2015, cual se compone de la siguiente manera:

a). FUNDAMENTOS DE LA MEDICIÓN:

- Ley 769-2002; Ley 1383-2010; Ley 1548-2012; Ley 151 2-2012, Ley 1514-2012, Ley 1696-2013, Ley 1437 de 2011 Resolución número 000181-2015; Sentencia C-633/1

- 4 de 3 de septiembre de 2014, Sentencia C-961/14 de 10 de diciembre de 2014, y SL 8002-2014 de la Sala Casación Laboral; Código Disciplinario Único, Código Laboral, Código Sustantivo del Trabajo, CPP y CP. Resolución 41 4-2002; Manual de Cadena de Custodia.
- Responsabilidad en la actuación del operador (penal, administrativa, civil y disciplinaria)
 - No aplicabilidad del consentimiento informado
 - Inhabilidades del operador
 - Principios éticos
 - Derecho al debido proceso
 - Alcance y limitaciones derivadas de los resultados de las mediciones.
- b). QUÍMICA DEL ETANOL.
- Clasificación química.
 - Fuentes de obtención del etanol.
 - Propiedades fisicoquímicas del etanol
 - Soluciones alcohólicas y expresión de su concentración.
 - Definición de bebida alcohólica de acuerdo con la normatividad vigente.
 - Unidad de bebida alcohólica estándar
 - Otros alcoholes.
- c). FARMACOLOGÍA DEL ETANOL
- Generalidades del sistema circulatorio, respiratorio y nervioso.
 - Principios de intercambio de gases en los pulmones, Ley de Henry.
 - Farmacología del etanol (mecanismo de acción).
 - Farmacocinética del etanol (proceso ADME) y factores que lo afectan (talla, peso, ingesta previa de alimentos, volumen de distribución, tolerancia, farmacocinética, velocidad de ingesta, tipo de bebidas ingeridas, frecuencia de ingesta, sexo y edad).
- d). EMBRIAGUEZ
- Generalidades de la embriaguez: Tipos de embriaguez (alcohólica y no alcohólica, sustancias que producen la embriaguez).
 - Definición de embriaguez y de alcoholemia.
 - Grados de embriaguez referidos al etanol (1-3) de acuerdo con el Reglamento de embriaguez INMLCF.
 - Correlación de la alcoholemia con los grados de embriaguez de acuerdo con la Resolución número 414-2002.
- e) MÉTODOS PARA LA DETERMINACIÓN DE ALCOHOLEMIA: MÉTODOS DIRECTOS E INDIRECTOS
- Definición de alcoholemia.
 - Métodos directos de laboratorio (cromatografía de gases, inmunoanálisis, reacciones químicas). Fundamentos, ventajas y desventajas.
 - Método indirecto: Medición en aire espirado y fluidos biológicos diferentes a la sangre. Fundamentos, ventajas y desventajas
- f). CORRELACIÓN ENTRE LA CONCENTRACIÓN DE ETANOL EN SANGRE Y EN AIRE ESPIRADO
- Ley de Henry.
 - Curvas de etanol en aire espirado vs. curvas de etanol en sangre.
 - Correlación entre etanol en sangre y aire espirado.
 - Factores de conversión de etanol en aire espirado a alcoholemia y factores que lo afectan (temperatura).
 - Unidades de concentración para expresar la alcoholemia.
 - Ejercicios prácticos.
- g). BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE LA MEDICIÓN
- Recomendaciones para el abordaje del examinado (consentimiento informado cuando aplique, entrevista, según anexo 5).
 - Fase Preanalítica: Recomendaciones de verificación antes del uso del equipo (baterías, estado de calibración, configuración, verificación de hora y fecha, alistamiento de los accesorios, listas de verificación y formatos asociados a la prueba).
 - Análisis e interpretación de resultados (criterios de aceptación de resultados, repetición de la medición, tiempo de espera, validación de resultados).
 - Fase analítica: Procedimiento o protocolo de toma de muestra (alistamiento, tiempo de espera del examinado, precalentamiento del equipo, muestras blanco, medición, confirmaciones).
- h). ASEGURAMIENTO DE CALIDAD DE LA CALIDAD
- Sistema Internacional de Unidades.
 - Vocabulario internacional de metrología: exactitud, precisión, repetitividad, reproducibilidad, incertidumbre, error máximo permitido, calibración y verificación, mantenimiento y ajuste.
 - Calibración, contenido del certificado de calibración. Acreditación de laboratorios. Uso de certificado de calibración.
 - Trazabilidad metrológica (material de referencia, gas seco).
 - Actividades de verificación a cargo del usuario (listas de verificación).
- i). MANEJO DEL EQUIPO
- Principios de la tecnología del instrumento por utilizar, su diseño y operación, incluyendo potenciales interferentes, códigos de estado y mensajes de error.
 - Principios y funcionamiento del alcohosensor.
 - Medición por celda electroquímica.
 - Medición por infrarrojo.
 - Medición por semiconductor
 - Ventajas y desventajas de los diferentes tipos de alcohosensores.
 - Requisitos de la OIML R126-2012 (alcohosensor evidencial, protección contra

modificación de información, interferencias, condiciones ambientales de toma de muestra, error máximo admitido, ciclos de medición, flujo mínimo de aire, tiempo mínimo de duración de la medición, entre otros).

- Manejo del equipo.
- J) MANTENIMIENTO DE USUARIO (SI SE APLICA).
 - Recomendaciones para mantenimiento a cargo del usuario.
- k). COMPONENTE PRÁCTICO
 - 1 Práctica académica demostrativa obligatoria para manejar el alcohosensor.
 - 2 Práctica bajo supervisión (operar el alcohosensor).
 - Práctica demostrativa obligatoria para manejar el alcohosensor.
 - Prácticas simuladas en aula (con interferentes, diferentes concentraciones de alcohol).
 - Ciclo de medición.
 - Práctica bajo supervisión (fase preanalítica, fase analítica y presentación de resultados): realizar, bajo supervisión de una persona que haya sido capacitada, mínimo 20 pruebas en por lo menos 10 personas, incluido el procesamiento de resultados y el concepto sobre el valor de alcoholemia.

Honorables Congresistas, ustedes como padres de la patria comprenden la desproporción jurídica y laboral que recae sobre los Inspectores de Tránsito del país, reiterando, que no es coherente jurídicamente y mucho menos funcionalmente que un funcionario grado técnico deba adquirir y aplicar de manera rigurosa conocimientos tan complejos como los enunciados precedentemente, adicional, la responsabilidad de carácter penal, administrativo, disciplinarios, fiscal, que recae sobre estos funcionarios por omisión o extralimitación de sus funciones, aunado a lo anterior, la presión psicológica y el reproche social al que son sometidos en el sentido que son los encargados de dar la cara ante la ciudadanía al momento de imponer la correspondiente sanción.

IV. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003:

“El impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el

Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

V. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente: Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés para presentar esta iniciativa de ley. Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los Congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Sin embargo, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada Congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés, que lo lleve a presentar un impedimento.

CONTENIDO

Gaceta número 1347 - Miércoles, 11 de septiembre de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY ESTATUTARIA

Págs.

Proyecto de Ley Estatutaria número 249 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil, se fortalece la participación política de los Consejos de Juventud en la toma de decisiones, la incidencia de la participación de los partidos políticos en los Consejos de Juventud y se dictan otras disposiciones. 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 224 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 645 de 2001 para actualizar el cupo de la emisión y Recaudo de la Estampilla Pro Hospitales Universitarios y se dictan otras disposiciones. 5

Proyecto de Ley número 229 de 2024 Cámara, por la cual se establecen medidas de protección de los derechos para los pasajeros del servicio de transporte aéreo 9

Proyecto de Ley número 231 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establece el cambio de nomenclatura, clasificación y código de empleo de los Inspectores de Tránsito, se modifica el Decreto Ley 785 de 2005 y se dictan otras disposiciones. 12