
PROYECTO DE LEY _____ DE 2012

“Por la cual se establece en Colombia, la figura del Defensor de las Víctimas de la Movilidad y se definen los mecanismos de participación de los usuarios del transporte público en Colombia”

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Esta ley tiene por objeto crear la figura del Defensor de las Víctimas de la Movilidad y definir los mecanismos de participación de los usuarios del transporte público en Colombia.

Lo establecido en esta ley se aplicará sin que afecte las funciones y derechos consagrados en otras disposiciones sobre la materia.

ARTÍCULO 2. EL DEFENSOR DE LAS VÍCTIMAS DE LA MOVILIDAD. Los organismos de tránsito, implementarán la figura del Defensor de las Víctimas de la Movilidad, que será ejercida al menos por un profesional del derecho, que se ocupará de informar, asesorar, y representar legalmente en los casos previstos en esta ley a las personas que sientan afectados sus derechos en temas de movilidad.

Los defensores serán abogados vinculados al organismo de tránsito o a la administración municipal, previo cumplimiento de los requisitos que determine el Ministerio de Transporte, mediante la figura del contrato de prestación de servicios profesionales.

ARTÍCULO 3. JUDICATURA Los egresados de las universidades de derecho legalmente reconocidas en el país podrán realizar su judicatura, como defensores de las víctimas de la movilidad y la prestación de sus servicios será ad honorem y no causará remuneración alguna.

El desarrollo de la judicatura no dará lugar en ningún caso a vinculación laboral con el organismo de tránsito.

ARTÍCULO 4. ESTUDIANTES DE LOS CONSULTORIOS JURÍDICOS. Los estudiantes de los consultorios jurídicos de las facultades de derecho de las universidades legalmente reconocidas en el país, podrán prestar servicio de defensores de las víctimas de la movilidad y la prestación de sus servicios será ad honorem y no causará remuneración alguna.

El desarrollo de la judicatura no dará lugar en ningún caso a vinculación laboral con el organismo de tránsito.

ARTÍCULO 5. FUNCIONES DEL DEFENSOR DE LAS VÍCTIMAS DE LA MOVILIDAD.
Serán funciones de los defensores de las víctimas de la movilidad:

- a) Informar a las víctimas de siniestros de tránsito acerca de sus derechos y los procedimientos que deben adelantar para hacerlos efectivos, indicándoles las entidades donde deben presentar las reclamaciones, el tipo de procesos judiciales que puede adelantar y los términos para hacer las reclamaciones, entre otro tipo de información.
- b) Elaborar las reclamaciones y derechos de petición a nombre de las víctimas, siempre y cuando éstas o sus familiares puedan actuar en causa propia.
- c) Representar legalmente los conductores y peatones, que carezcan de recursos para pagar un abogado que los defienda, en los procesos contravencionales y de cobro coactivo que adelante el organismo.
- d) Informar a los usuarios del transporte acerca de los servicios que presta el organismo de tránsito y la forma de acceder a ellos.
- e) Recibir denuncias de los hechos que sean constitutivos de vulneración de derechos fundamentales de los usuarios y víctimas del transporte y darle trámite ante la autoridad competente.
- f) Integrar su labor con las organizaciones públicas o privadas dedicadas a ejercer el control social, o brindar apoyo a los ciudadanos.
- g) Realizar estadísticas de la información que conozca en el ejercicio de su cargo.
- h) Las demás que señale el Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo establecido en la presente ley.

ARTÍCULO 6. COMITÉ DE USUARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE.
Créense los Comités de los Usuarios del Servicio Público del Transporte como un espacio de participación cívica y comunitaria, a través del cual un grupo de ciudadanos organizados que se denominarán gestores de la movilidad, ejercerán control social y vigilancia sobre el servicio público de transporte.

Los Comités serán el órgano interlocutor válido entre la administración municipal y la comunidad, en lo referente a la prestación del servicio público de transporte. La

administración municipal prestará el apoyo necesario para el cumplimiento de las funciones de control y vigilancia de los Comités.

ARTÍCULO 7. FUNCIONES DEL COMITÉ DE USUARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE. Serán funciones de los Comités:

- a) Velar porque la prestación del servicio público de transporte sea digno, eficiente, seguro, oportuno, accesible a todos los usuarios en términos de servicio y costo, y que cuente con una cobertura adecuada.
- b) Vigilar que las empresas que prestan el servicio público de transporte estén habilitadas para operar, que presten el servicio en las rutas y frecuencias autorizadas y con la capacidad transportadora fijada por la autoridad competente.
- c) Informar a la comunidad, con el apoyo de la administración municipal, todo lo referente a la prestación del servicio público de transporte y de la gestión que adelanten en el ejercicio de sus de sus funciones.
- d) Realizar recomendaciones escritas y poner en conocimiento de la autoridad competente, mediante pruebas, hechos que sean constitutivos de vulneración de derechos fundamentales de los usuarios y víctimas del transporte.
- e) Presentar al Defensor de las Víctimas de la Movilidad, pruebas frente a casos específicos que sean constitutivos de vulneración de derechos fundamentales de los usuarios y víctimas del transporte, que como consecuencia de su labor hayan podido recaudar.
- f) Definir su reglamento, allí señalarán sus funciones, en las que además de las señaladas en este artículo, se podrán incluir aquellas que en el marco del objeto de su creación, busquen garantizar la prestación eficiente, segura, oportuna y económica del servicio público de transporte.

Las autoridades competentes en asuntos de movilidad, no podrán negarse a las solicitudes y requerimientos de estos comités en el marco de los límites establecidos en las disposiciones sobre la materia, so pena de incurrir en sanciones que podrán ir de 10 a 50 SMLMV. Estos recursos deben ser destinados a fortalecer el funcionamiento de la figura del Defensor de las Víctimas de la Movilidad.

ARTÍCULO 8. CAPACITACIÓN. Los organismos de tránsito deberán capacitar continuamente a quienes ejerzan el cargo de Defensor de las Víctimas de la Movilidad y

a los Comités de Usuarios del Servicio de Transporte Público.

ARTÍCULO 9. FINANCIACIÓN. El artículo 159 de la ley 769 de 2002 quedará así:

“ARTÍCULO 159. CUMPLIMIENTO. 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, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario.

Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho; la prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción.

Las autoridades de tránsito deberán establecer públicamente a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas destinados al cobro de dichas sanciones y dentro de este mismo periodo, rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos.

PARÁGRAFO 1. Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.

PARÁGRAFO 2. Las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción. El monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte, se distribuirá en un cincuenta por ciento (50%) para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro cincuenta por ciento (50%) para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional.”

Un porcentaje de las multas será destinado para el pago del servicio del Defensor de las Víctimas de la Movilidad y para el apoyo a los Comités de los Usuarios del Servicio Público de Transporte, con el fin de dar cumplimiento de las funciones de control y vigilancia.

ARTÍCULO 10. REGLAMENTACIÓN El Ministerio de Transporte en un periodo máximo de doce (12) meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley



reglamentará las figuras del Defensor de las Víctimas de la Movilidad, el Comité de los Usuarios del Servicio Público de Transporte y el porcentaje de las multas que serán destinadas para la implementación de estas dos figuras. La reglamentación deberá tener criterios diferenciales sujeto a las categorías de los municipios y el parque automotor.

ARTÍCULO 11. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su expedición y deroga todas las demás normas que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

PROYECTO DE LEY ____ DE 2012

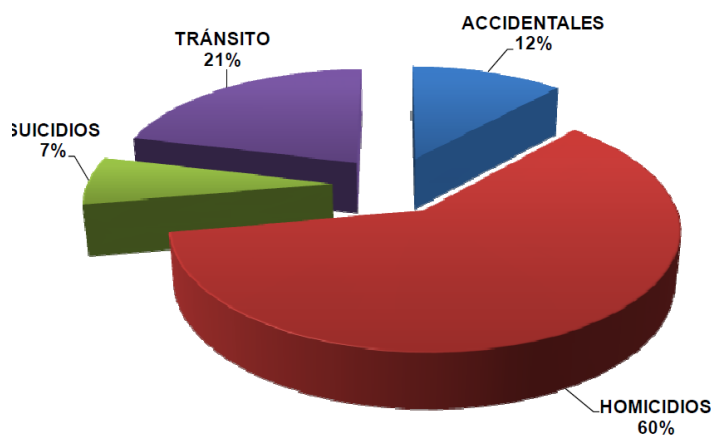
“Por la cual se establece en Colombia, la figura del Defensor de las Víctimas de la Movilidad y se definen los mecanismos de participación de los usuarios del transporte público en Colombia”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

VÍCTIMAS DE LA SINIESTRALIDAD VÍAL
Comparativo muertes violentas 2010 2011¹

CONTEXTO	2010			2011p		
	HOMBRE	MUJER	Total 2010	HOMBRE	MUJER	Total 2011p
ACCIDENTALES	2.386	574	2.960	2.252	585	2.837
HOMICIDIOS	14.553	1.303	15.856	13.358	1.215	14.573
SUICIDIOS	1.341	301	1.642	1.314	311	1.625
TRÁNSITO	4.128	1.040	5.168	4.076	1.021	5.097
TOTAL	22.408	3.218	25.626	21.000	3.132	24.132

Porcentajes según manera de muerte violenta ²



¹ Boletín estadístico Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, publicado Enero de 2012.

² Ibidem

En Colombia en el año 2010 fallecieron en accidente de tránsito 5.168 personas, y en el año 2011 5.097, siendo la segunda causa de muertes violentas en Colombia.

LESIONES NO FATALES ³

Lesiones no fatales según grupo de edad y contexto. Colombia, 2011p (Enero a Diciembre)					
GRUPO DE EDAD	LESIONES ACCIDENTALES	EXÁMENES MÉDICO LEGALES POR PRESUNTO DELITO SEXUAL	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	VIOLENCIA INTERPERSONAL	VIOLENCIA INTRAFAMILIAR
(0-4)	362	2.653	675	616	1.879
(05-9)	354	5.268	1.133	846	2.679
(10-14)	344	7.376	1.316	5.937	4.113
(15-17)	375	2.331	1.607	13.569	4.582
(18-19)	688	589	1.585	9.944	3.948
(20-24)	1.701	846	5.064	25.183	13.556
(25-29)	1.571	485	4.825	21.133	13.457
(30-34)	1.178	260	3.896	15.898	10.998
(35-39)	830	179	2.955	11.235	7.514
(40-44)	668	92	2.671	9.234	5.281
(45-49)	547	86	2.307	7.335	3.454
(50-54)	439	49	1.941	5.182	2.252
(55-59)	273	17	1.487	3.365	1.246
(60-64)	212	13	1.072	1.983	694
(65-69)	122	7	767	1.058	418
(70-74)	71	6	610	729	298
(75-79)	55	2	383	337	148
(80 y más)	29	9	333	232	162
Sin información	7	19	27	116	14
Total	9.826	20.287	34.654	133.932	76.693

³Boletín estadístico Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, publicado Enero de 2012.

Durante el año 2011 sufrieron lesiones personales en siniestro de tránsito 34.654 personas.

En la mayoría de las ocasiones las víctimas de los siniestros de tránsito o sus familiares no conocen el procedimiento ni los términos para realizar las reclamaciones. Las reclamaciones varían de acuerdo a las circunstancias del siniestro, si el autor huyó, si no lo hizo, si el SOAT se encontraba vencido o si no llevaba Seguro Obligatorio, si es un vehículo con un seguro que cubre todo riesgo, si es un vehículo de servicio público que cuenta con seguro de responsabilidad civil extracontractual, en fin son muchas las variables frente a la que se ve enfrentada una víctima y en medio de su dolor de su angustia muchas veces deja perder la oportunidad de reclamar sus derechos.

La Corte Constitucional en Sentencia T-974 de noviembre 16 de 2007 expuso que no se requiere adelantar un proceso administrativo para realizar algunas de las reclamaciones que son negadas a las víctimas de los siniestros de tránsito, y que es factible hacerlo a través de acciones de tutela, en aras de proteger derechos fundamentales vulnerados:

*“3.1. Al igual que en la decisión T-006 de 2007 (enero 18, M. P. Nilson Pinilla Pinilla), esta Sala procede a reiterar lo determinado en la sentencia T-959/05 (septiembre 15, M. P. Marco Gerardo Monroy Cabra), **en la cual se estableció que en Colombia es posible reclamar mediante la acción constitucional de tutela, ‘la atención integral que deben recibir quienes sufren lesiones corporales en accidentes de tránsito, con cargo a los recursos del SOAT previsto por la normatividad vigente’**, en procura de garantizar el derecho a la salud, que a pesar de conservar un contenido prestacional trueca a derecho fundamental al comprender la facultad del individuo a vivir dignamente.*

Con el número de víctimas de siniestros de tránsito que padece Colombia, y las diferentes posibilidades que surgen para hacer las reclamaciones ante las aseguradoras, el propietario, el conductor y la empresa a la que está afiliado el automotor con el que se causa el siniestro, consideramos Justo que la víctima pueda contar con una asesoría gratuita, especializada de un profesional del derecho que le indique qué camino tomar, cuál de todos lo conviene más, para hacer validos sus derechos, por esta razón a través de la iniciativa que presentamos ante en Congreso de la República queremos conformar la figura del **Defensor de las Víctimas de la Movilidad.**

Atención a las víctimas de los siniestros de tránsito: Quinta Línea del PNSV:

Por su parte el Gobierno Nacional el 30 de Marzo de 2012 mediante la resolución 1282, el Ministerio de Transporte adoptó en Plan Nacional de la Seguridad Vial (PNSV) 2011-2016, y allí se determinaron 5 líneas estratégicas, siendo la última línea la atención a víctimas:

Sistema de Atención y Rehabilitación a víctimas⁴:

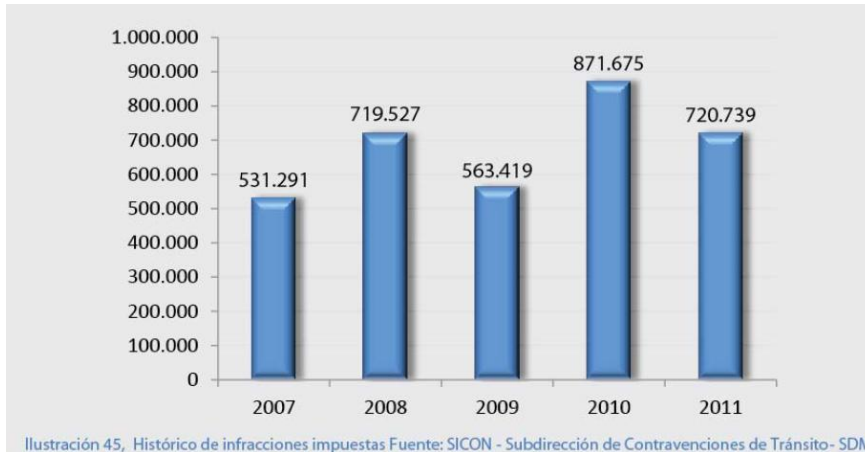
QUINTA LINEA DE ACCIÓN: SISTEMA DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS
1. ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS
DESCRIPCIÓN GENERAL: Implica la intervención de distintos organismos que, de manera coordinada, deban concurrir al sitio o lugar en que se ha producido un accidente de tránsito. A esto le sigue el tratamiento de rehabilitación en el período de hospitalización inmediatamente después de un accidente de tránsito, siendo primordial no sólo la recuperación en el plano físico sino especialmente el mental y emocional que le permita a la víctima volver a manejarse en forma independiente durante su vida cotidiana.
OBJETIVO GENERAL: Mejorar la coordinación y los tiempos de respuesta en la atención a las víctimas independientemente del lugar en que ocurre el siniestro, otorgando mayor y mejor asistencia legal y psicológica después del accidente, disminuyendo la mortalidad y lesiones graves derivados de este.
ASPECTOS A CONSIDERAR: <ol style="list-style-type: none">1. Tiempo de respuesta tras un accidente por tipo de vía y geografía del lugar.2. Mejorar la coordinación de las entidades intervinientes después de un siniestro tránsito.3. Aumento de la atención hospitalaria a las víctimas.

La creación del **Defensor de las Víctimas de la Movilidad** es completamente coherente con el Plan Nacional de Seguridad Vial toda vez que esta figura dará asistencia legal a través de una asesoría especializada a las víctimas de los siniestros viales.

⁴ Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2016

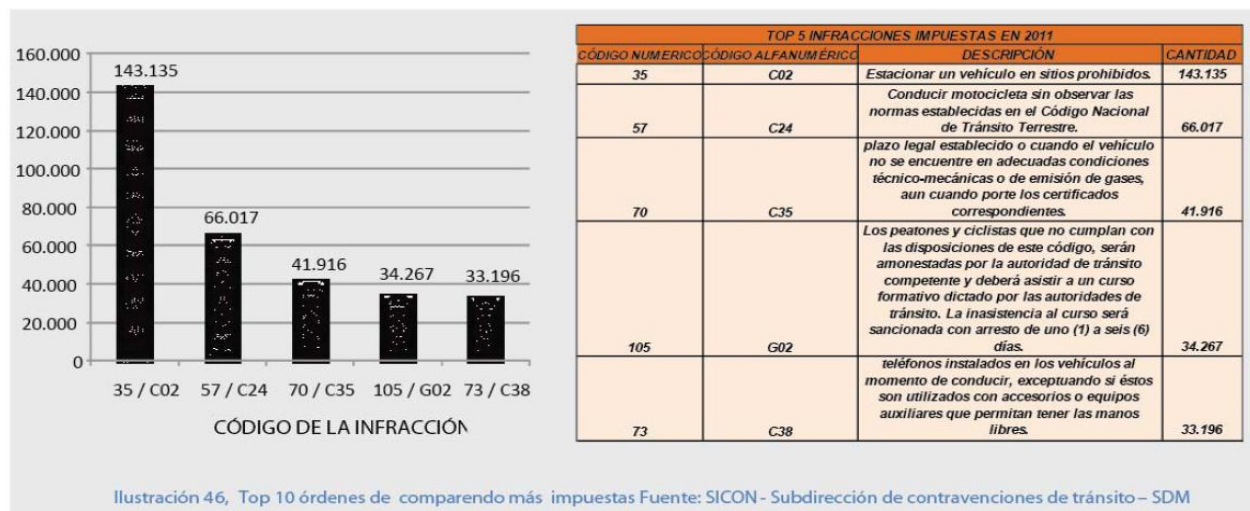
DEL DEBIDO PROCESO Y DEL DERECHO AL ACCESO A LA JUSTICIA

Histórico de las infracciones impuestas en la ciudad de Bogotá⁵



En la ciudad de Bogotá en el año 2011 se impusieron 720.739 infracciones de tránsito

Las principales infracciones por las que se impusieron comparendos en la ciudad de Bogotá durante el año 2011⁶



⁵ Boletín: Movilidad en Cifras 2011 de la alcaldía Mayor de Bogotá.

⁶ Boletín: Movilidad en Cifras 2011 de la alcaldía Mayor de Bogotá.

Las principales causas por las que se impusieron órdenes de comparendo en Bogotá, durante el año 2011:

- ❖ Por estacionar el vehículo en sitios prohibidos.
- ❖ Conducir motocicleta sin observar las normas de tránsito.
- ❖ Revisión técnico mecánica.
- ❖ Peatones o ciclistas que no cumplen con las normas de tránsito.
- ❖ Hablar por celular mientras se conduce.

Procesos contravencionales adelantados⁷

Proceso adelantado	No de ordenes de comparendo
Audiencia Pública	23.290
Segunda instancia	126
Exonerados	1.326
Sancionados	19.850
Audiencias de continuación	1.988

De 720.739 infracciones, impuestas, la Secretaría Distrital de Movilidad de la ciudad de Bogotá, sólo 23.290 se presentaron a audiencia pública (fueron impugnados) por los ciudadanos, de acuerdo al procedimiento establecido en los artículo 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

De los 23.290 casos, sólo 126 casos llegaron a la segunda instancia, la mayoría de las veces las personas desconocen que en la audiencia pública una vez se toma una decisión, deben presentar los recursos de ley inmediatamente, sino perderán la oportunidad de hacerlo.

De los 23.290 casos, sólo 1.326 fueron exonerados, la mayoría de las veces las personas que asisten a la audiencia no conocen el procedimiento, no presentan, ni piden pruebas, llegan a audiencia sólo con su propia versión de los hechos, y por lo general terminan siendo sancionados aún cuando les puede asistir la razón en su dicho pero al desconocer sus derechos son vencidos en los procesos.

De los 23.290 casos, 19.850 fueron sancionados, la regla general es que quienes se presentan a audiencia pública, la mayoría de las veces terminan siendo sancionados, los ciudadanos no cuentan con una defensa técnica y son ellos mismos quienes defienden su dicho, sin mayor conocimiento de las normas que rigen estos procesos.

⁷ Ibidem

De los 23.290 casos, sólo 1988 contaron con audiencia de continuación, lo que da cuenta que más del 90% de los casos se resolvieron el mismo día, sin ordenar ningún tipo de prueba, cuando se ordenan pruebas en el proceso contravencional, la audiencia se suspende hasta tanto se alleguen las mismas, por lo que de esta cifra se deduce que de los casos que se presentaron en menos del 10% se solicitaron pruebas.

Estos porcentajes dejan ver claramente que las personas a quienes se les impone una orden de comparendo no conocen sus derechos, ni la normativa que regula estos procesos, si tuvieran la oportunidad de acceder a una defensa técnica sin ningún costo cuando carecen de recursos, estaríamos garantizando la efectividad del debido proceso consagrado en nuestra Carta Magna, esta es otra razón de Justicia que nos mueve a presentar la iniciativa ante el Congreso de la República para crea la figura del **Defensor de las Víctimas de la Movilidad**.

ACCESO A LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

La Corte Constitucional en Sentencia C-143 del 7 de febrero de 2001, cuyo Magistrado Ponente fue el doctor JOSÉ GREGORIO HERNÁNDEZ GALINDO, enuncia que es competencia del legislador determinar en qué situaciones puede ser asistida una persona por quien aunque aún no es abogado, cuenta con un formación básica jurídica, como los egresados para hacer su judicatura y los estudiantes de últimos años de derecho en ejercicio del consultorio jurídico para optar al título de abogado:

“2. La abogacía y su función social. El derecho de acceso a la administración de justicia

La Constitución Política consagra en el artículo 229 el derecho de toda persona para acceder a la administración de justicia y señala además que "La ley indicará en qué casos podrá hacerlo sin representación de abogado".

Y si se faculta al legislador para señalar en qué casos puede accederse a la administración de justicia sin representación de abogado, con mayor razón puede el legislador indicar las situaciones en que se acuda representado por alguien que tiene ya una formación jurídica básica, que la ley estima se tiene en la etapa final de la carrera de Derecho. *Está entonces dentro de la discrecionalidad del legislador, a la luz de la Constitución, el señalar los casos en los cuales se puede litigar en causa ajena, aun sin poseer todavía el título. En el Decreto 196 de 1971, por el cual se dicta el estatuto del ejercicio de la abogacía, se consagra en el artículo 1° que la abogacía tiene como función social la de colaborar con las autoridades en la conservación y perfeccionamiento del orden jurídico del*

país y en la realización de una recta y cumplida administración de justicia. También se consagra que la principal misión del abogado es defender en justicia los derechos de la sociedad y de los particulares. (Subrayado fuera de texto)

...

En un caso similar al que hoy es objeto de estudio, esta Corporación declaró la exequibilidad del artículo 31 del Decreto 196 de 1.971 y avaló la competencia del legislador para señalar los casos en los que puede actuar una persona no graduada.

Dijo la Corte: "Esa es una materia que corresponde definir a la ley, la que exige por regla general el título de abogado para desempeñar las funciones inherentes a la profesión, y si las normas legales señalan excepcionalmente que en ciertos procesos puede actuar quien carezca de título pero tenga determinado nivel de preparación, están apenas desarrollando la competencia constitucional otorgada(...)En consecuencia, a menos que se plasme una regla manifiestamente irrazonable, hace parte de la discrecionalidad del legislador la de establecer los tipos de procesos y las instancias en que puede actuar una persona todavía no graduada, y no por contemplar distinciones -que son necesarias en todo régimen excepcional- se vulnera el derecho a la igualdad alegado en esta ocasión por el actor."

Así las cosas es claro que nos asiste la facultad de señalar que el ejercicio del cargo del **Defensor de las Víctimas de la Movilidad** puede ser cumplido por los egresados y los estudiantes de los últimos años de la facultad de derecho de las universidades legalmente reconocidas derecho para optar al título de abogado, hacerlo así va a dar facilidades a los entes territoriales para la creación de esta importante figura.

USUARIOS DEL SERVICIO DE TRÁNSPORTE

Número de usuarios del servicio público de transporte en las principales ciudades⁸

I trimestre (2011 - 2012)

Tipo de vehículo	Variables	I Trim 2011	I Trim 2012 ^p	Variación % Anual
	Promedio mensual de vehículos afiliados	46.285	45.081	-2,6
Total	Promedio mensual de vehículos en servicio	39.164	39.240	0,2
	Pasajeros transportados (miles)	956.091	966.152	1,1

⁸ Boletín de Prensa del DANE, Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP, I trimestre de 2012, cifras en miles.

En Colombia en los diferentes modos de transporte en 8 áreas metropolitanas y en las 15 principales ciudades durante el primer trimestre de 2012 según la encuesta del DANE, se movilizaron 956.091 millones de usuarios del transporte público urbano. Esta cifra hace que sea de gran importancia que los usuarios del servicio público de transporte se organicen en un espacio de participación ciudadana que les permita ser escuchados por las empresas operadoras del servicio y por la administración municipal, por lo que proponemos la creación del comité de usuarios del transporte público.

Movilización de pasajeros en las principales ciudades de Colombia

Cuadro 1
Comportamiento por modos de transporte, en 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
I trimestre (2011 - 2012)

Tipo de vehículo	Variables	I Trim 2011	I Trim 2012 ^p	Variación % Anual
Buses	Promedio mensual de vehículos afiliados	13.157	12.659	-3,8
	Promedio mensual de vehículos en servicio	10.949	11.028	0,7
	Pasajeros transportados (miles)	258.351	258.010	-0,1
Busetas	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.967	12.456	-3,9
	Promedio mensual de vehículos en servicio	11.273	11.113	-1,4
	Pasajeros transportados (miles)	239.807	236.754	-1,3
Microbuses y colectivos	Promedio mensual de vehículos afiliados	17.165	16.617	-3,2
	Promedio mensual de vehículos en servicio	14.129	13.991	-1,0
	Pasajeros transportados (miles)	266.599	260.779	-2,2
Transmilenio (Bogotá)	Promedio mensual de vehículos afiliados*	1.779	1.820	2,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio*	1.716	1.734	1,0
	Pasajeros transportados (miles)	114.634	120.180	4,8
Megabús (Pereira)	Promedio mensual de vehículos afiliados*	143	147	2,8
	Promedio mensual de vehículos en servicio*	129	134	4,4
	Pasajeros transportados (miles)*	8.400	7.956	-5,3

MIO (Cali)	Promedio mensual de vehículos afiliados**	456	606	32,7
	Promedio mensual de vehículos en servicio**	420	559	32,9
	Pasajeros transportados (miles)**	21.467	28.859	34,4
Metrolínea (Bucaramanga)	Promedio mensual de vehículos afiliados**	132	132	0,0
	Promedio mensual de vehículos en servicio**	105	113	7,9
	Pasajeros transportados (miles)**	4.063	4.388	8,0
Cable ¹ (Manizales)	Promedio mensual de vehículos afiliados	40	42	5,9
	Promedio mensual de vehículos en servicio	32	31	-4,1
	Pasajeros transportados (miles)	488	443	-9,3
Transmetro (Barranquilla)	Promedio mensual de vehículos afiliados*	103	180	75,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio*	92	180	95,7
	Pasajeros transportados (miles)*	2.366	6.691	182,8
Metro ² (Medellín)	Promedio mensual de vehículos afiliados	344	421	22,4
	Promedio mensual de vehículos en servicio	319	356	11,6
	Pasajeros transportados (miles)	39.916	42.094	5,5

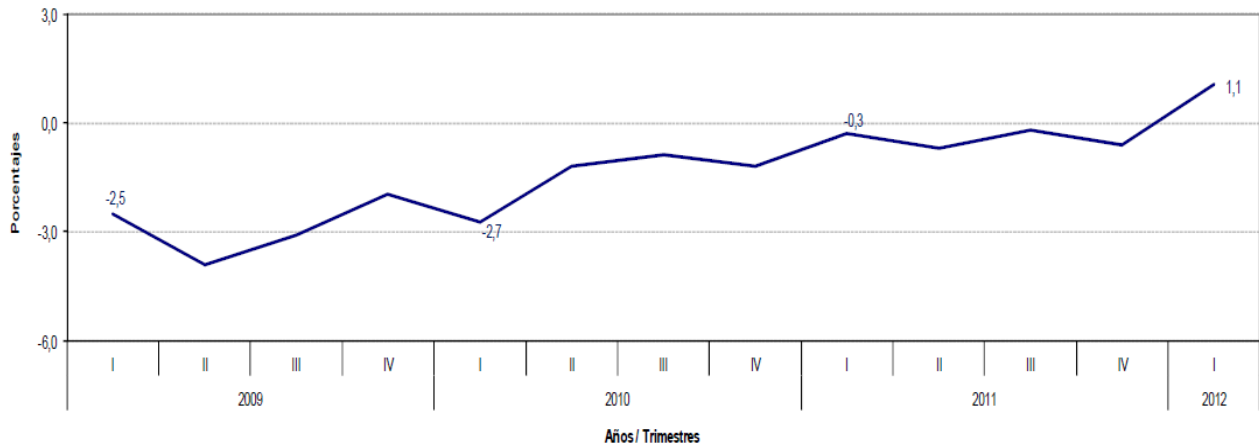
Según información del DANE⁹:

- “Durante el primer trimestre de 2012, Transmilenio movilizó el 29,0% de los pasajeros del área metropolitana de Bogotá, equivalente a 120,2 millones de pasajeros.”
- “En el Metro de Medellín se transportaron 42,1 millones de pasajeros, que correspondió a 27,5% del total del área metropolitana.”
- “En el área metropolitana de Pereira, el servicio de Megabús transportó 8,0 millones de pasajeros en el período de análisis, equivalente a 35,6% del total de la ciudad.”
- “El Sistema Integrado de Occidente (MIO) de la ciudad de Cali transportó, en el período de análisis, 28,9 millones de pasajeros, incluyendo buses troncales, padrones y alimentadores. Esto corresponde al 37,7% del total de pasajeros movilizadas en el área metropolitana.”

⁹ Boletín de Prensa del DANE, Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP, I trimestre de 2012, cifras en miles.

Variación anual de pasajeros¹⁰

Gráfico 2
Variación anual de los pasajeros transportados
Total nacional
2009 - 2012 (I trimestre)



Fuente: DANE - ETUP

En Colombia de los años 2009 a 2012 ha aumentado el número de pasajeros que se movilizan por las ciudades en transporte público, lo que hace que la iniciativa presentada ante el Congreso de la República que busca la creación del **comité de los usuarios del servicio público de transporte** tenga gran relevancia, ya que se hace evidente la necesidad de que los usuarios se organicen para ser escuchados en los diferentes escenarios.

Respecto de los derechos de los usuarios la Corte Constitucional en Sentencia T-604 del 14 de diciembre de 1992, Magistrado Ponente: doctor EDUARDO CIFUENTES MUÑOZ, se refirió a algunos de ellos:

[...]

*De otra parte, la complejidad del mundo moderno hace que el tiempo y el espacio individuales se conviertan en formas de poder social. Tiempo y espacio son elementos cruciales para la búsqueda de bienestar y progreso en las sociedades de economía capitalista. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. **La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.***

¹⁰ Ibidem.

(Subrayado fuera de texto). [...]

"Los servicios públicos como instancia y técnica de legitimación no son fruto de la decisión discrecional del poder público sino aplicación concreta del principio fundamental de la solidaridad social (CP arts. 1 y 2). **A través de la noción de servicio público el Estado tiene el principal instrumento para alcanzar la justicia social y promover condiciones de igualdad real y efectiva. Su prestación comporta una transferencia de bienes económicos y sociales con base en el principio de justicia redistributiva que, mediante el pago discriminado de los servicios públicos según estratos y en función de la capacidad económica del usuario, permite un cubrimiento a sectores marginados que, en otras circunstancias, no tendrían acceso a los beneficios del desarrollo económico.** De esta forma se garantizan las condiciones materiales para el libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16) y para la consecución de una igualdad real y efectiva (CP art. 13) de toda la población".(Subrayado fuera de texto) [...]

La participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación es un fin esencial del Estado (CP art. 2). **Tratándose del transporte público de pasajeros en zonas urbanas, los usuarios del servicio tienen derecho a expresar su opinión** (CP art. 20) y la autoridad el deber de atender sus peticiones (CP art. 23) cada vez que una decisión administrativa de modificación de las rutas pueda afectar sus intereses. (Subrayado fuera de texto) [...]

... **Los empresarios privados del servicio de transporte explotan una actividad comercial de la cual depende la efectividad de los derechos fundamentales de los usuarios.** La Constitución les garantiza la libertad de empresa y de iniciativa privada, dentro de los límites del bien común. Pero, igualmente, les impone obligaciones inherentes a la función social de la empresa, base del desarrollo (CP art. 333). (Subrayado fuera de texto) [...]

El usuario del transporte tiene derecho a que el servicio funcione en forma regular y continua. El concesionario de un área de operación o ruta se compromete a prestar el servicio con la continuidad convenida - frecuencia de despacho -. Los principios de regularidad y continuidad protegen el interés del usuario consistente en contar con un acceso oportuno y permanente y unas reglas claras en materia de cumplimiento del servicio público. (Subrayado fuera de texto)

El incumplimiento de las obligaciones por parte de la empresa transportadora es sancionado por la ley, pudiendo la autoridad competente imponer multas, suspender o cancelar la licencia de funcionamiento, según la gravedad del hecho.

*De tiempo atrás, por razones logísticas, las autoridades competentes no siempre pueden controlar efectivamente la frecuencia y el recorrido de las diversas rutas de transporte. Por este motivo, **se hace indispensable la intervención y fiscalización ciudadana con el fin de poner en marcha la potestad sancionatoria de la administración, y controlar las irregularidades que afectan la regular y continua prestación.*** (Subrayado fuera de texto)

Por otra parte, la consagración constitucional de la acción de tutela contra organizaciones o empresas privadas encargadas de la prestación de un servicio público vino a reforzar los mecanismos de control jurídico sobre las conductas u omisiones de los particulares que pueden llegar a afectar los derechos fundamentales de los usuarios (CP art. 86). (Subrayado fuera de texto) [...]

En concordancia con lo enunciado por la Corte Constitucional **los comités de los usuarios del servicio público de transporte** velarán porque la prestación del servicio público de transporte sea digno, eficiente, seguro, oportuno, accesible a todos los usuarios en términos de servicio y costo, y que cuente con una cobertura adecuada, respecto de las empresas que prestan el servicio público de transporte, el comité vigilará que estén habilitadas para operar, que presten el servicio en las rutas y frecuencias autorizadas y con la capacidad transportadora fijada por la autoridad competente.

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

“ARTÍCULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.”

“ARTÍCULO 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.

Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.”

“**ARTÍCULO 229.** Se garantiza el derecho de toda persona para acceder a la administración de justicia. La ley indicará en qué casos podrá hacerlo sin la representación de abogado.”

“**ARTICULO 365.** Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

En cuanto a los desarrollos legales, encontramos:

LEY 105 DE 1993:

Principios fundamentales del sector transporte:

ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES.

- a. DE LA SOBERANÍA DEL PUEBLO: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución

establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

- b. DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.
- c. DE LA LIBRE CIRCULACIÓN: De conformidad con los artículos [24](#) y [100](#) de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre, de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

- d. DE LA INTEGRACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL: El transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.
- e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: lo cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos

apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos. [...]

4. DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA:

Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

LEY 769 DE 2002:

ARTÍCULO 138. COMPARECENCIA. El inculpado podrá comparecer por sí mismo, pero si designa apoderado éste deberá ser abogado en ejercicio. El Ministerio Público podrá intervenir en los procesos, de acuerdo con las funciones que le sean propias.

PARÁGRAFO. Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.

Ley 552 de 1999:

ARTÍCULO 2o. El estudiante que haya terminado las materias del pénsum académico, elegirá entre la elaboración y sustentación de la monografía jurídica o la realización de la judicatura.

LEY 583 DE 2000

“ARTICULO 1o. Las facultades de derecho oficialmente reconocidas organizarán, con los alumnos de los dos (2) últimos años lectivos, consultorios jurídicos cuyo funcionamiento requerirá aprobación del respectivo Tribunal Superior de Distrito Judicial, a solicitud de la facultad interesada. Los consultorios jurídicos funcionarán bajo la dirección de profesores designados al efecto o de los abogados de pobres, a elección de la facultad, y deberán actuar en coordinación con éstos en los lugares en que este servicio se establezca.

Los estudiantes adscritos a los consultorios jurídicos de las facultades de derecho, son abogados de pobres y como tales deberán verificar la capacidad económica de

los usuarios. En tal virtud, acompañarán la correspondiente autorización del consultorio jurídico a las respectivas actuaciones judiciales y administrativas.

La prestación del servicio del consultorio jurídico en ningún caso será susceptibles de omisión ni homologación.

Los estudiantes, mientras pertenezcan a dichos consultorios, podrán litigar en causa ajena en los siguientes asuntos, actuando como abogados de pobres:

[...]

9. De oficio, en los procesos administrativos de carácter sancionatorio que adelanten las autoridades administrativas, los organismos de control y las entidades constitucionales autónomas.”

IMPACTO FISCAL

Para dar cumplimiento a la exigencia consagrada en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 sobre impacto fiscal, el proyecto de ley propone como fuente de financiamiento, el recaudo de multas en ese sentido se propone hacer una modificación al artículo 159 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros en el pago del servicio del Defensor de las Víctimas de la Movilidad y para el apoyo a los comités de los usuarios del servicio público del transporte con el fin de dar cumplimiento de las funciones de control y vigilancia.

Con fundamento en todas las razones expuestas, ponemos a consideración el Honorable Congreso de la República la presente iniciativa legal.

De los Honorables Congresistas,