



## GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 406

Bogotá, D. C., martes, 2 de mayo de 2023

EDICIÓN DE 12 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

## SENADO DE LA REPÚBLICA

## PONENCIAS

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO

por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., abril 27 de 2023

Doctor

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

Presidente Senado de la República

Ciudad

**Asunto:** Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones".

Respetado Presidente,

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia positiva para segundo debate al Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado.

Cordialmente,

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS

Senador de la República

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 142 DE 2022

"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones"

## 1. ANTECEDENTES

El presente Proyecto de Ley fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el día 23 de agosto de 2022 por los Honorable Senadores: Roy Barreras Montealegre, Miguel Ángel Pinto Hernández, Berner Zambrano Erazo, Angélica Lozano Correa, Nicolás Albeiro Echeverry Alvaran, Ana Paola Agudelo García, German Blanco Álvarez, Efraín Cepeda Sarabia, María José Pizarro Rodríguez, Miguel Antonio Virgúez Piraquive y David Andrés Luna Sánchez.

El proyecto de ley fue entregado en reparto a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, para rendir primer debate en Senado, en el cual se designó como ponente al Honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras.

El 11 de abril de 2023 surtió primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, donde fue aprobada la ponencia con 14 votos.

## 2. OBJETO

La finalidad de este proyecto de ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.

## 3. MARCO NORMATIVO

La Seguridad Vial es un derecho directamente relacionado con la vida, la integridad personal y la salud de todas las personas; este derecho ha sido desarrollado con base en los principios consagrados en los artículos 2º de la Constitución Política, que establece como uno de los fines del Estado garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes determinados en la Constitución y en el 82º con los derechos colectivos, entre ellos el derecho a la conservación del espacio público en condiciones adecuadas.

Bajo estos principios y en general en procura de la protección de la vida y la integridad personal el legislador colombiano debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que en Colombia se prevengan y mitiguen los daños derivados de la violencia y accidentalidad vial, lo que se logra garantizando una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de las vías a través de la Seguridad Vial.

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial.

**4. CONSIDERACIONES DE LOS AUTORES Y EL PONENTE**

**Consideraciones**

La evolución y real magnitud de la inaceptable situación del daño social que han causado las muertes y lesiones en siniestros viales en el año 2022 y anteriores, así como la evolución de este flagelo en los últimos ocho (8) meses desde que se radicó el presente proyecto de ley, requiere con urgencia manifiesta la visión y concurso del legislador para entender y promover la seguridad vial en aras de garantizar una efectiva protección de los usuarios de las vías y evitar un mayor daño.

**Evolución de los fallecidos en siniestros viales. Colombia 2000-2022**



El estado de la situación de traumatismos por siniestros viales que se presentó en noviembre 2022, tanto en la ponencia como en la exposición de motivos evidenció la magnitud del flagelo del año 2021 que se consagró como el más mortífero de lo corrido del siglo XXI y anticipó los inadmisibles resultados del 2022 para la política pública de seguridad vial.



Los recientes registros de Defunciones No Fetales del Departamento Nacional de Estadística-DANE (aún preliminares) señalan que el año 2022 superó el registro de muertes por siniestros viales de los años más letales de la seguridad vial en Colombia (2021 y 1995).

Así, el año 2022 se constituye como el más mortífero en la historia de la seguridad vial, el tránsito y el transporte en Colombia con 8.647 vidas deploradas, lo que representa un aumento del 9.5% con respecto al año 2021; veinticuatro (24) personas fallecidas cada día en las vías del país.



Una situación con tendencia de agravarse aún más pese a los enormes esfuerzos del legislador; en lo corrido del año 2023 los registros preliminares del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF (1° de enero a 25 de marzo/2023) señalan aumentos del 10.2%. Es decir que, si continuamos con este patrón de mortalidad, a finales de este año 2023 el número de fallecidos podría llegar a diez (10) mil.

**Muertes violentas según variación absoluta y porcentual.**

Colombia, comparativo, años 2022\* y 2023\* (enero-febrero)

Manera de Muerte	Año 2022*	Año 2023*	Variación absoluta	Variación porcentual
Homicidio	2.037	2.059	22	1,08
Eventos de transporte	1.141	1.257	116	10,17
Accidental	491	512	21	4,28
Suicidio	397	444	47	11,84
<b>Total</b>	<b>4.066</b>	<b>4.272</b>	<b>206</b>	<b>5,07</b>

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -2023

En relación con las lesiones corporales no fatales, la situación reviste de mayor gravedad, un aumento del 21,68%.

**Lesiones No Fatales según variación absoluta y porcentual.**

Colombia, comparativo enero-febrero años 2022\* y 2023\*

Contexto de violencia	Año 2022*	Año 2023*	Variación absoluta	Variación porcentual
Violencia interpersonal	11.568	13.346	1.778	15,37
Violencia intrafamiliar	8.601	9.531	930	10,81
Lesiones en eventos de transporte	2.412	2.935	523	21,68
Exámenes médico legales por presunto delito sexual	3.552	3.433	-119	-3,35
Lesiones accidentales	211	296	85	40,28
<b>Total</b>	<b>26.344</b>	<b>29.541</b>	<b>3.197</b>	<b>12,14</b>

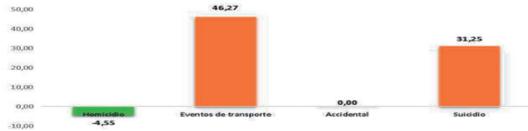
Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -2023

Para contextualizar aún más, la gravedad de la situación actual de la seguridad vial:

1. según el INMLCF las muertes violentas por lesión de causa externa que más han aumentado en lo corrido del 2023 en la población infantil son las muertes en siniestros viales en un 46.27% con respecto al 2022

**Variación porcentual de muertes violentas en niños, niñas y adolescentes, con respecto al año 2022\*, según manera.**

Colombia, año 2023\* (enero-febrero)

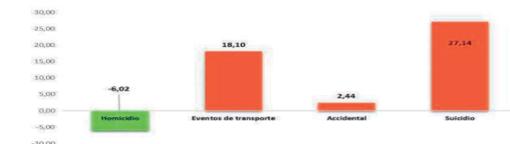


Fuente: Boletín Niños, Niñas y Adolescentes febrero de 2023-INMLCF

2. Para el adulto mayor, las muertes en siniestros viales se ubican como la segunda de mayor aumento con un 18%.

**Variación porcentual de muertes violentas en adultos mayores con respecto al año 2022\*, según manera.**

Colombia, año 2023\* (enero-febrero)



Fuente: Boletín Adulto Mayor febrero de 2023-INMLCF

**La Seguridad Vial un asunto de inequidad social**

Las lesiones corporales en siniestros viales han sido declaradas por la Organización Mundial de la Salud como un problema de salud pública y una epidemia, en virtud del daño que dejan en la población. 1.3 millones de personas mueren en el mundo, el 90% en países de ingresos medios y medios bajos como Colombia, quienes concentran apenas el 48% del total del parque automotor del mundo.



A esta alarmante situación, se han sumado los efectos de las post Pandemia del COVID en los desplazamientos de las personas: los cambios en los patrones de movilidad han aumentado de manera significativa, las demandas de viajes individuales motorizados y no motorizados (a pie, en bicicleta, en vehículo particular y el uso de las dos ruedas motorizadas) de esto se deriva un aumento del volumen de tráfico, en particular, en aquellos países que tienen sistemas de transporte público deficientes o en procesos de consolidación, como el colombiano, donde la movilidad de los más pobres es un problema no resuelto.

El registro de lesiones no mortales supera medio millón de personas atendidos a través del ADRES; de ellos, al menos 20 mil pasaron por el sistema médico legal (INMLCF) debido a la gravedad de las lesiones y de la incapacidad médica que requiere su recuperación.

Este es un flagelo que, diferentes sistemas de vigilancia epidemiológica han venido alertando en Colombia, desde inicios de siglo, no obstante, los registros de muertes del año 2022 lo convierten en el año más mortífero de la historia. Incluso, es un flagelo que en valores relativos mostró preocupantes aumentos en el año 2020 pese a los extensos periodos de confinamiento que redujeron ostensiblemente la movilidad de las personas, reveló registros de muertes y lesiones alarmantes que, por la gravedad de las lesiones, pusieron presión a los sistemas de salud quienes estaban atendiendo la pandemia del COVID-19.

El Legislador conocedor de esta realidad que padecen los más de 51 millones de colombianos, ha sabido dar respuestas oportunas a estas externalidades mundiales que claramente generaron nuevas demandas sociales también en nuestro país, específicamente, los cambios de desplazamientos en la población urbana y rural que han aumentado la demanda por medios alternativos de transporte, así como un mayor consumo de transporte individual motorizado. Por otra parte, los efectos del Proceso de Paz, ha dinamizado la movilidad humana en territorios donde antes había menor demanda en el número de desplazamientos en los modos de transporte motorizados, igualmente, ha generado un mayor volumen de tráfico y, por lo tanto, mayor exposición al riesgo para el conjunto social en estos territorios.

En este escenario, a todas luces preocupante, y que se ha visto acelerado debido las externalidades mencionadas se aprobó el cuatrienio pasado, con una gran voluntad del Legislativo la Ley Julián Esteban; por lo cual con esta iniciativa que aquí presentamos, pretendemos fortalecer los instrumentos plasmados en la Ley 2251 de 2022 y se crear nuevos mecanismos para garantizar una movilidad segura, siguiendo las recomendaciones del Plan Mundial de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) para dar respuesta coherente en el corto y mediano plazo a esta situación que se vive, día tras día, en las vías del país.

En concordancia con lo anterior, a través de esta iniciativa legislativa, luego de una exhaustiva diagnosis de mortalidad, morbilidad, matriz de colisión y otras variables de modo, tiempo y lugar, así como los efectos de algunas medidas que ya están en marcha, tiene como propósito, reforzar el marco normativo, fortaleciendo no solo las exigencias al comportamiento de los usuarios sino también todos los componentes del sistema vial, para ir avanzando de manera oportuna y eficaz en la protección de la vida, integridad personal y salud de los actores viales en nuestro país.

Contexto Regional

La tasa de mortalidad por siniestros viales en las América es en promedio de 15 fallecidos por cada 100 mil habitantes, es inferior a la tasa de mortalidad en Asia y en África, pero superior – en más del doble – a la del continente europeo.



Fuente: WHO

Según la Alianza mundial de Organizaciones no Gubernamentales en favor de la Seguridad Vial que los traumatismos por siniestros de tránsito en la región de América Latina varían de un país a otro. La Subregión Andina (23,4) y el Cono Sur (21,0) muestra tasas de mortalidad considerablemente superiores al promedio regional y que, según el "Informe anual de seguridad vial 2020- OECD/ITF 2020", entre 2010 y 2018, México, Chile y Uruguay han logrado mejores resultados en seguridad vial que Colombia, Costa Rica y Argentina.



Fuente: Grupo Internacional para el Análisis de Datos de Tráfico y Seguridad Vial, 2021

Frente a los países de la región de las Américas pertenecientes a la OCDE, Colombia tiene la tasa de mortalidad más alta en los últimos tres años.

El mismo organismo hace un llamado de atención a todos los tomadores de decisión de los países de América Latina:

Tras una década de fracaso colectivo, instamos a los gobiernos y poderes públicos de los países de América Latina a hacer de la política de seguridad vial una prioridad nacional, adoptando el enfoque de Sistema Seguro. Los exhortamos a obligar y

garantizar el bien jurídico tutelado de una movilidad segura, sostenible e incluyente, que trascienda los plazos gubernamentales e incorpore metas e indicadores de resultados, y a implementar acciones basadas en evidencia, con especial énfasis en la gestión de la velocidad, la seguridad de los vehículos motorizados de dos ruedas, y proveer una atención integral a las víctimas viales y sus familias.

Hacemos un llamado a todos los gobiernos de América Latina a:

- 1. Garantizar el derecho a la movilidad segura:
a. Proyectos de ley o cambios constitucionales y su efectiva fiscalización que consagran el derecho a la movilidad segura, sustentable e incluyente bajo el principio de no repetición, para que trasciendan mandatos de gobierno y prioridades coyunturales.
b. Formular objetivos a corto, mediano y largo plazo con indicadores de resultados para monitorear la eficacia con la que se protegen los derechos de las personas a una movilidad segura.
2. Implemente medidas basadas en evidencia que pongan a las personas en el centro:
a. Abordar la velocidad, que es el factor principal que agrava todos los demás factores de riesgo (incluyendo la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias psicotrópicas, la distracción, el sueño, la fatiga, el uso de un teléfono móvil, la inexperiencia, el comportamiento imprudente, etc.) reduciendo progresivamente los límites máximos de velocidad, incluidos los límites de 30 km/h, en áreas urbanas donde existe una combinación típica y predecible de usuarios de la vía para 2030.
b. Mejorar la seguridad de los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas a:
i. Incorporar a los estándares vehiculares requeridos en cada país, sistemas y tecnologías de seguridad que reduzcan y mitiguen el error humano.
ii. Elevar el nivel exigido para la concesión y expedición de permisos de conducción para conductores noveles de vehículos motorizados de dos ruedas.
iii. Establecer registros de la topografía de las lesiones para aumentar la comprensión de los siniestros de tránsito e implementar medidas efectivas basadas en la evidencia.
iv. Establecer un protocolo, incluyendo los tiempos de respuesta, para la atención pre y post hospitalaria específica a las víctimas de la carretera.
c. Proporcionar sistemas integrales de apoyo a las víctimas de siniestros viales y sus familias y garantizar su protección mediante:
i. Garantizar los derechos -de las víctimas y familiares- a la información y el apoyo durante el período posterior al siniestro, así como apoyo médico, de rehabilitación, psicológico, social y judicial y, cuando corresponda, apoyo financiero y compensación justa;
ii. Exigir investigaciones exhaustivas para siniestros que resulten en lesiones graves y fatales, incluida la determinación de la causa y la detección de la culpabilidad. Los datos deben usarse para informar estrategias de prevención y garantizar una respuesta judicial efectiva para las víctimas y sus familias;
iii. Garantizar disuasivos efectivos, aplicación rigurosa y enjuiciamiento y sentencia de los infractores, según corresponda.
d. Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial para:
i. Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC) para prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores novatos y profesionales.
ii. Restrinja el uso de dispositivos electrónicos de mano mientras conduce y otras distracciones.

Por otra parte, Colombia presenta uno de los peores balances en términos de variación porcentual y tasas de fallecidos en siniestros viales por cada 100,000 habitantes según lo expuesto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico -OCDE,

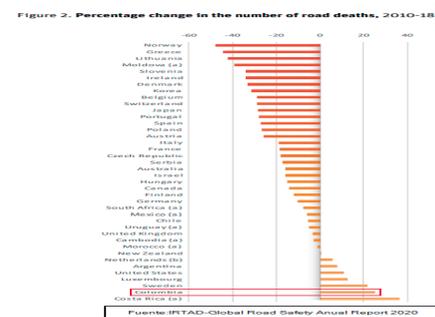
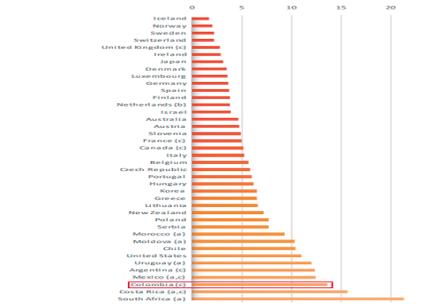


Figure 3. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2019 or latest available year



Las situaciones mundial y regional han sido ampliamente referenciadas; el estado actual de la seguridad vial en Colombia no es ajeno a la experiencia que han vivido otros países. Desde la certeza de que la problemática es mundial, esta iniciativa recoge varias de las recomendaciones acorde con el diagnóstico específico de la problemática en Colombia.

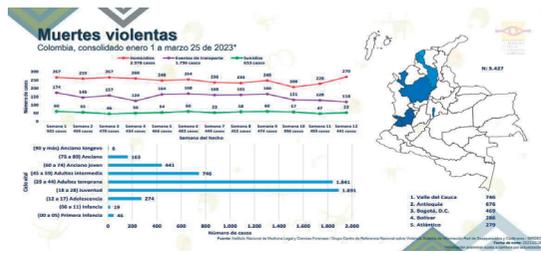
**Diagnóstico Colombia**

**2022 el año más mortífero en la historia de Colombia y 2023 en camino a superarlo.**

A continuación, se muestran las proyecciones para el cierre de año 2022 que indican, que éste superará los registros históricos de muertes en siniestros viales, y anuncian que, de no tomar medidas contundentes, esta tendencia continuaría para el año 2023 alejándose cada vez más de los Objetivos de Desarrollo Sostenible fijado de cara al 2030.

El año 2022 cerró como el más mortífero de la historia.

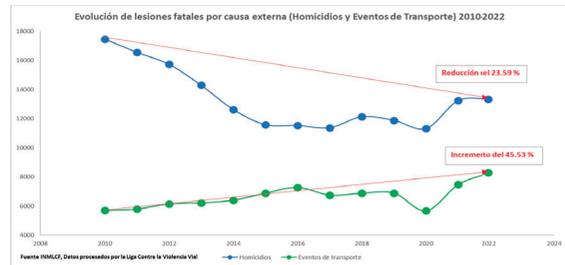
En el actual periodo de Gobierno, desde el 8 de agosto al 25 de marzo de 2023 se han deplorado cinco mil cien vidas (5.100) según los registros preliminares del INMLCF, y, tan solo entre el 1º de enero al 25 de marzo de 2023 hemos dejado morir mil setecientos noventa y seis (1.796) personas.



**Los efectos de las políticas públicas**

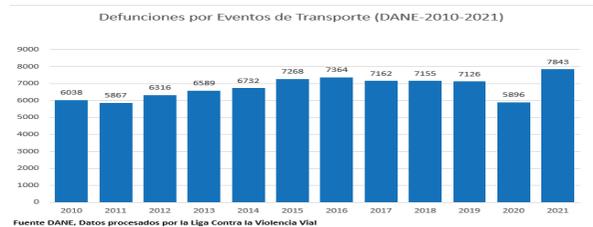
En las dos últimas décadas las muertes derivadas de los siniestros viales han constituido la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa, solo superada por el homicidio. Mientras en la última década los homicidios han tenido periodos de disminución drástica con algunos periodos de aumento que representan una disminución del 23.59%; la situación para las muertes en hechos de tránsito muestra un patrón contundente de fracaso: aumentos

sostenidos desde el 2010 hasta el año 2016 donde experimenta un pico, luego una contención sostenida para los años 2017, 2018 y 2019, con un mínimo no comparable, pero igualmente escandaloso por la medida de confinamiento para el año 2020, llegando a un punto máximo en 2022 que superó el año 1995. Aumento que representa un incremento del 45.53% durante la década.



Respecto a las lesiones no fatales Medicina Legal indica que hubo 29.100 lesiones por eventos de transporte en el año 2022 mientras que en 2021 el número de lesiones no fatales fue de 24.373.

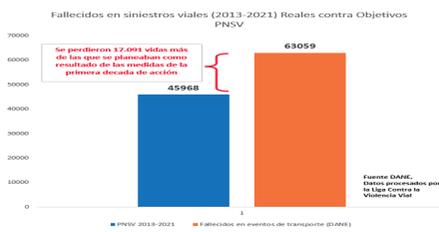
**Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y del Plan Decenal de Salud. Esta es la magnitud año a año del flagelo:**



**El mayor fracaso colectivo de una década perdida (2011-2021): 17 mil fallecidos más que los objetivos fijados en el PNSV**

Como parte de la estrategia para reducir los muertos en las vías y en concordancia con los lineamientos establecidos por la Organización Mundial de la Salud en el "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020" en Colombia se desarrolló y adoptó el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021". El documento, que fue reajustado en el año 2013, trazaba una serie de objetivos en los que se destacaban tener "una tendencia a la baja en el número de víctimas mortales y heridos graves" haciendo énfasis en los usuarios vulnerables de la vía en un marco temporal de 10 años. De esta manera, se pretendía disminuir en un 26 % el número de víctimas fatales por siniestros viales de cara al 2021 de tal forma que, al cierre de la década, Colombia deploraba las 4224 víctimas mortales.

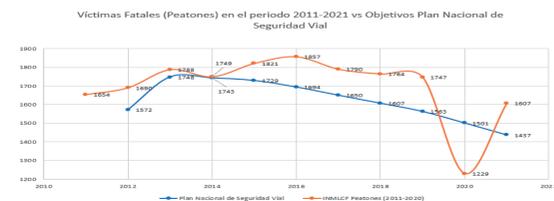
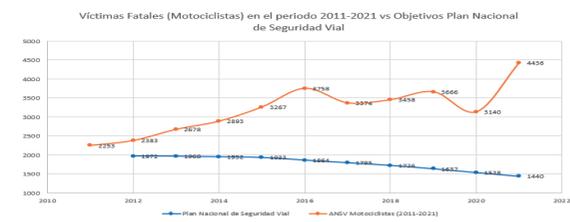
La evolución de las muertes por siniestros viales según los objetivos del fracasado Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y del Plan Decenal de Salud se muestra a continuación:



No solamente no logramos el objetivo, sino que en este periodo de tiempo sacrificamos 17 mil vidas más: un fracaso rotundo.



En relación con los objetivos planteados por el PNSV -2011-2021 se observan los resultados para los actores viales más vulnerables: Usuarios de las dos ruedas motorizadas y peatones.



**Las muertes en siniestros viales: un problema de salud pública y de género**

**Años de Vida Potencialmente Perdidos y Años de Vida Saludable Perdidos en siniestros viales.**

Los años de vida potencialmente perdidos y los años de vida saludables perdidos son indicadores epidemiológicos que se utilizan para determinar la magnitud de un flagelo.

**Años de vida potencialmente perdidos por siniestros viales (mujeres y hombres) (2015-2021)**

Rango Etario	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2015-2021
(00 a 04)	5 669	5 539	6 154	5 642	4 002	3 783	4 655	35 444
(05 a 09)	5 344	4 572	3 647	3 575	4 104	1 847	3 663	26 752
(10 a 14)	6 339	7 380	6 731	6 756	6 261	5 093	7 007	45 568
(15 a 17)	14 237	17 584	17 572	15 828	14 078	10 990	15 416	105 705
(18 a 19)	17 699	18 491	16 385	14 481	16 885	12 642	18 384	114 967
(20 a 24)	50 048	51 669	48 853	49 976	48 402	42 114	53 092	344 153
(25 a 29)	38 930	41 352	36 578	37 787	39 288	35 688	43 463	273 086
(30 a 34)	29 058	28 253	26 682	26 730	27 225	23 301	33 188	194 437
(35 a 39)	19 459	20 774	17 567	20 406	21 308	17 779	23 662	140 955
(40 a 44)	13 838	15 199	13 321	14 478	15 236	12 189	16 468	100 730
(45 a 49)	11 004	11 983	10 630	10 692	9 989	9 494	12 894	76 687
(50 a 54)	9 312	9 554	9 070	9 196	9 512	7 930	10 590	65 164
(55 a 59)	6 748	7 066	6 818	7 082	6 812	5 454	6 723	46 703
(60 a 64)	3 780	4 408	4 207	4 092	4 242	3 776	4 886	29 392
(65 a 69)	2 063	2 482	2 032	2 155	2 241	1 816	2 306	15 094
(70 a 74)	772	774	737	829	743	449	518	4 822
<b>Totales</b>	<b>234 300</b>	<b>247 082</b>	<b>226 986</b>	<b>229 705</b>	<b>230 328</b>	<b>194 342</b>	<b>256 915</b>	<b>1 619 658</b>

Más de 1.7 millones de años de vida potencialmente perdidos en los últimos 6 años, representan apagar durante un día las vidas de toda la población de la ciudad de Barranquilla y de una parte de su área metropolitana. El 80% fueron hombres y el 20% mujeres. Por cada mujer, mueren 4 hombres.

**Defunciones no fatales (2021 y 2022)**

Al analizar la información de Defunciones No Fatales del DANE para el año 2022, se puede observar como las muertes por siniestros viales representan un verdadero problema de salud pública. De todas las causas de muerte estas representan:

- La novena causa, entre todas las causas de defunción no fetal, de la población general
- La octava causa, entre todas las causas de defunción no fetal, de la población entre 1 y 4 años
- La segunda causa, entre todas las causas de defunción no fetal, de la población entre 5 y 14 años
- La segunda causa, entre todas las causas de defunción no fetal, de la población entre 15 y 44 años
- La séptima causa, entre todas las causas de defunción no fetal, de la población entre los 45 y 64 años

El año 2022 en términos de siniestros viales llevó a que las muertes en las vías pasaran de ser la tercera a la segunda causa de muerte entre todas las causas de muerte para la población entre los 15 y 44 años; esto quiere decir que, hoy, la segunda causa de muerte en las personas entre los 5 y 44 años sean los siniestros viales.

En el marco de todas las causas de muerte por defunción no fetal en el 2021, se puede observar que, para la población masculina, las muertes en hechos de tránsito se convirtieron en la quinta causa de defunción no fetal para el 3.2% de la población Masculina, mientras que para el año 2022, se convierte en sexta causa con una participación del 4.5% de todas las causas de defunción.

**Tabla 11. Defunciones no fatales en hombres según grupos de causas (Lista 6/67 OPS) Total, nacional - Acumulado 2021pr**

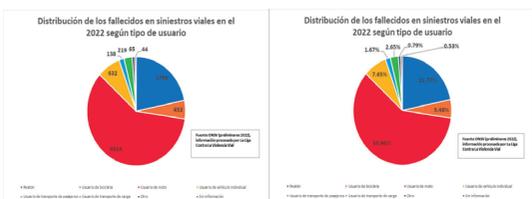
Código Grupo	Grupo de causas - Hombres	Total	%
	Total nacional	204 591	100.0
109	Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	55 012	26.9
303	Enfermedades isquémicas del corazón	28 581	14.0
512	Agresiones (homicidios)	13 202	6.5
307	Enfermedades cerebrovasculares	8 208	4.0
501	Accidentes de transporte terrestre	6 455	3.2
605	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	6 439	3.1
108	Infecciones respiratorias agudas	6 403	3.1
302	Enfermedades hipertensivas	5 459	2.7
601	Diabetes mellitas	4 688	2.3
609	Resto de enfermedades del sistema digestivo	4 239	2.1
	Otros grupos de causas	65 905	32.2

Fuente: DANE - Estadísticas Vitales.  
pr: Cifras preliminares

Posición	Causa de Defunción	Fallecidos entre los 5 y 14 años	% sobre el total	Posición	Causa de Defunción	Fallecidos entre los 15 y 64 años	% sobre el total
1	804 Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	189	8.30%	1	302 Agresiones (homicidios)	13781	24.11%
2	501 Accidentes de transporte terrestre	180	8.00%	2	108 Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	7748	13.92%
3	511 Lesiones autoinfligidas (suicidios)	171	7.60%	3	303 Enfermedades hipertensivas	4623	8.14%
4	202 Escarlatina	137	6.07%	4	511 Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	1818	3.24%
5	214 Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	129	5.81%	5	307 Enfermedad por el VIH (SIDA)	1487	2.64%
6	803 Enfermedades congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	123	5.54%	6	305 Enfermedades isquémicas del corazón	1151	2.04%
7	804 Resto de las enfermedades	124	5.59%	7	804 Resto de las enfermedades	1060	1.89%
8	306 Abandono o sumersión accidental	109	4.88%	8	108 Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	899	1.60%
9	109 Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	102	4.59%	9	308 Infecciones respiratorias agudas	870	1.55%
10	512 Agresiones (homicidios)	99	4.37%	10	214 Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	754	1.35%

**Distribución de las muertes según usuario de las vías**

La mayor afectación en términos de mortalidad y morbilidad se da en los usuarios más vulnerables de la vía, es decir, aquellos cuya carrocería es su cuerpo; peatones, ciclistas y motociclistas.



Primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa en la población femenina: las mujeres mueren como víctimas pasivas, en condición de vulnerabilidad.

Si bien las muertes en siniestros viales son más frecuentes en hombres, la gravedad no es baladí, pues en las mujeres se convierte en la primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa.

**Tabla 9. Número de defunciones no fatales en mujeres según causa externa (Lista 6/67 OPS) Total, nacional - I trimestre 2022pr-2021pr**

Código Grupo	Número de muertes según causa externa en Mujeres	Total	%
	Total nacional	1 222	100.0
501	Accidentes de transporte terrestre	276	22.6
512	Agresiones (homicidios)	276	22.6
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	212	17.4
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	127	10.4
503	Caldas	95	7.8
506	Accidentes que obstruyen la respiración	84	6.9
505	Abandono y sumersión accidentales	29	2.4
508	Exposición al fuego, fuego y llamas	14	1.1
514	Las demás causas externas	12	0.9
	Otros grupos de causas externas	23	1.9
	Total nacional	1 204	100.0
501	Accidentes de transporte terrestre	269	22.3
512	Agresiones (homicidios)	262	21.7
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	202	16.7
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	123	10.2
513	Eventos de intención no determinada	117	9.7
503	Caldas	94	7.7
506	Accidentes que obstruyen la respiración	88	7.3
505	Abandono y sumersión accidentales	33	2.7
508	Exposición al fuego, fuego y llamas	17	1.4
508	Exposición al fuego, fuego y llamas	11	0.9
	Otros grupos de causas externas	12	1.0

Fuente: DANE, Estadísticas Vitales.  
pr: Cifras preliminares

Resulta muy preocupante como las mujeres en condición de usuario vulnerable de las vías, es decir, como usuarias de motocicleta y bicicleta presentan incrementos superiores al 20 % al inicio de este 2023.

Modo	Enero y Febrero 2022	Enero y Febrero 2023	Variación
Usuario de moto	95	116	22.11%
Usuario de bicicleta	3	6	100.00%
Usuario de V. individual	33	34	3.03%
Sin información	4	4	0.00%
Usuario T. Carga	5	5	0.00%
Usuario T. Pasajeros	3	3	-40.00%
Peatón	66	54	-18.18%

Fuente: ONSV, información procesada por la liga contra la violencia vial

Al hacer una mirada más de cerca, se puede ver que más allá de ser víctimas en siniestros viales, las mujeres resultan siendo víctimas pasivas, mueren en total estado de indefensión

**Cómo mueren las mujeres en las vías**

➔ **7.346** mujeres perdieron la vida en siniestros viales (2015-2020)

- 1.127 en un vehículo motorizado
- 3.301 en un vehículo motorizado
- 209 Sin información
- 2.538 en condición de peatonas
- 1.111 en condición de ciclistas

**Las mujeres son víctimas pasivas, 82% mueren como pasajeras y ciclistas**

¿Y LA SEGURIDAD QUÉ?

**Situación de las lesiones corporales en siniestros viales de la infancia y la juventud**

En lo corrido del año 2023, los registros del Observatorio Nacional de Seguridad Vial indican que para los meses de enero y febrero de 2023 se dejaron perder 43 vidas de niños menores de 15 años, 14 más que en el mismo periodo en el año del 2022. Esto representa un 48% más de niños que perdieron su vida en las vías de Colombia.

Comparativo de niños menores de 15 años fallecidos por siniestros viales entre enero y febrero para el 2022 y 2023			
Modo	Enero y Febrero 2022	Enero y Febrero 2023	Variación
Usuario de V. Individual	3	10	233.33%
Usuario de bicicleta	1	4	300.00%
Usuario de moto	12	15	25.00%
Peatón	9	11	22.22%
Usuario T.Carga	2	3	50.00%
Usuario T.Pasajeros	2	0	100.00%

Fuente: ONSV, información procesada por la liga contra la violencia vial

Entre enero de 2015 y agosto de 2022 el país deploró la vida de 3.711 niños menores de 18 años y 19.860 menores de 30 años. Esto representa el 7% y 37.44% de todas las víctimas mortales por eventos de transporte respectivamente.

- Si se toma el periodo entre 2010 y 2021, se perdieron 2.957 vidas de niños entre los 0 a 15 años. Resulta preocupante que
- el 47 % de los menores que perdieron la vida se desplazaban en un vehículo motorizado (moto, carro, etc)
  - el 24 % se desplazaba como usuario de una motocicleta (conductor o pasajero)



Tomado de: carrosseseguros.org

La motocicleta es un vehículo que, por las condiciones antropométricas y antropomórficas de los niños, no está diseñado para sujetarse ni para garantizar un mínimo de seguridad en la humanidad desprotegida de los niños.

La población infantil, aún más vulnerable a las condiciones descritas se ve seriamente afectada y esto se evidencia en la distribución de las lesiones.



Una situación preocupante es que cada vez tenemos más usuarios y cada vez más jóvenes usando las dos ruedas.



Los jóvenes entre 16 y 35 años representan el 80% de todos los trámites de nuevas licencias de conducción en el país. En 2022 la expedición de nuevas licencias es 15% más alta que en 2021.

**Siniestralidad vial en usuarios de motocicleta**

En el 2022, del total de víctimas niñas, niños y adolescentes, 58% fueron usuarios de moto, seguido de un 17% para peatones (ANSV). Los siniestros viales dejaron un balance nefasto en el 2022, en cuanto a mortalidad de los motociclistas, se perdió la vida de 4.491 personas

que se movilizaban en este medio de transporte. Los motociclistas son el actor vial vulnerable más afectado en los siniestros viales en Colombia ya que, en el 2022, representaron el 60 % de las muertes por siniestros viales.



Los jóvenes menores de 30 años resultan ser la población más afectada en los usuarios de motocicleta, entre enero de 2021 y agosto de 2022, 7522 motociclistas o pasajeros de motocicleta perdieron la vida en las vías, 3495 (46.4 %) eran menores de 30 años y 138 eran niños que no habían cumplido los 15 años.

Adicionalmente de ser víctima el motociclista se ha convertido en victimario del peatón: 41% de las muertes de peatones en 2022 ocurrieron en interacción con una motocicleta.

Para este mismo periodo, en términos de lesiones graves, 25024 personas resultaron seriamente lesionados en condición de usuario de motocicleta, 12213 (48.8%) eran jóvenes menores de 30 años y 516 eran niños menores de 15 años.



La liga Contra la Violencia Vial llevó a cabo un análisis de siniestralidad de las motocicletas para los años 2020 y 2021 en donde el panorama resulta muy preocupante ya que, de cada 10 vehículos 2RM que se ven involucrados en un siniestro vial, 3.5 resultan en una lesión de gravedad o la muerte.

Clasificación por ventas 2018-2021	Línea General	Ventas 2018-2021	Índice de siniestralidad (vehículos involucrados en siniestros totales/Parque automotor)*10,000	Índice de morbi-mortalidad (vehículos involucrados en siniestros con muertos y heridos/Parque automotor)*10,000
1	BAIJ BOXER CT100	154,487	357	268.7
2	YAMAHA XTZ125	135,809	210	165.4
3	AKT AKI 25 NRD	104,709	594	463.7
4	YAMAHA FZ150	72,903	382	292.7
5	HONDA CB125	58,526	738	178.5
6	HONDA XR150	49,077	211	162.9
7	BAIJ PULSAR 200	48,366	684	529.7
8	HONDA CB130	44,503	231	174.5
9	YAMAHA CRYPTON	44,261	259	207.7
10	YAMAHA GPD150	43,401	493	335

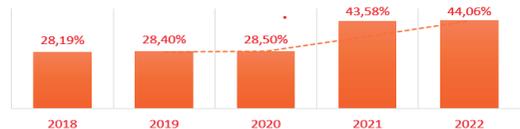
**Cambios en el reparto modal**

Como se mencionó al inicio, resultante de los cambios de pesos en el reparto modal, tenemos más usuarios transportándose en modos individuales motorizados y no motorizados; un mayor uso de las motos, de las bicicletas, de la marcha a pie y de un nuevo actor que es la patineta. El incremento en la venta de las motocicletas en el año 2022 se vio representado en la venta de 822.617 unidades, esto es 10.9% más que en 2021. La expedición de licencias aumentó en un 15% en 2022 respecto a 2021, es decir que cada vez tenemos más usuarios de

motocicletas novatos e inexpertos que, además, circulan cada vez a mayores velocidades engendrando riesgo para todo el sistema vial.

A esto respecto cabe anotar que, según la ANSV, el 40% de los conductores de motos fallecidos no habían obtenido la licencia de conducción,

**Participación del exceso de velocidad como causa de los siniestros que han dejado motociclistas fallecidos en Colombia durante 2022**



Fuente: INMLCF

Con la escasa posibilidad de realizar operativos de control en vía en el territorio nacional por el desmonte de los efectivos de la DITRA, incluso si se consolida la propuesta del actual Ministro de Transporte de tener una policía polivalente en todos los municipios del país, difícilmente se logrará un control preventivo y eficiente en las vías en ausencia de las herramientas tecnológicas mientras no se supere la Sentencia C-030-20.

**Probables efectos de legislar a favor de la seguridad vial**

Se sabe que el objetivo del control a las normas de tránsito es lograr prevenir conductas de riesgo, y el objetivo primigenio de la norma, es educar al ciudadano en lo bueno y lo malo del aspecto social, si el ciudadano incumple, debe ser sancionado para restablecer el equilibrio social que violó, pues lo que subyace en una norma de tránsito son valores sociales. Sin embargo, no todas las infracciones a las normas generan el mismo riesgo, la velocidad es el factor de base.

Desde esta óptica es necesario alinear la infracción a una norma de tránsito y lo que configura una conducta delictiva contra la seguridad de las personas en un sistema vital como es el sistema vial. De ahí que se busque determinar cuál es el riesgo permitido al que se somete a todo un gran colectivo, de dónde surge la diferencia entre una infracción a una norma de tránsito y una conducta delictiva en el sistema vial.

Estos diferentes factores podrían explicar que el año 2022 se haya consolidado como el más mortífero de la historia, no obstante, los aumentos registrados en estos primeros meses del

año podrían ser indicadores que el año 2023 podría superar, si la tendencia continúa en al menos un 10 % las muertes y en al menos 20% las lesiones no fatales con respecto al año 2022, es decir, que el año 2023 superará la hecatombe del 2022.

Dicho lo anterior, si bien hubo una importante producción normativa, la misma ha estado enfocada a incidir en el comportamiento de los usuarios y a partir de la Ley Julián Esteban que, pese a sus dificultades representa un triunfo de la sociedad civil y un punto de honor para el legislador, el país da un gigante paso al abordaje de la seguridad vial bajo el enfoque del sistema seguro.

De continuar reforzando el marco normativo para generar los instrumentos necesarios en pro de la seguridad vial, y mediante una correcta y acuciosa implementación, se podrán alcanzar los objetivos de la Segunda Década de Acción y, más específicamente, lo 2-2031: Control efectivo, velocidades seguras, infraestructura segura, vehículos seguros, usuarios seguros y gobernanza.



**Consideraciones finales.**

Este proyecto de ley se piensa dentro de un enfoque que asume la movilidad como un derecho que debe garantizar seguridad, sostenibilidad e inclusión, de esta manera fórmula una serie de medidas que están en conformidad con las nuevas demandas que provienen de la sociedad civil, dichas demandas emergen de la necesidad de gozar de un derecho a desplazarse en las vías con seguridad y garantías. En los años recientes la tasa de motorización en Colombia va en ascenso por lo que existe un riesgo latente de que el volumen de tráfico derive en situaciones de riesgo que comprometan la vida de miles de ciudadanos. Como se ha expuesto son las poblaciones más vulnerables en materia económica quienes sufren los embates de este tipo de siniestros.

En este proyecto de ley, bajo un enfoque de protección del derecho a una movilidad segura, sostenible e incluyente, consagra una serie de medidas acorde a las nuevas demandas sociales y los desafíos por venir para garantizar el derecho de todos los usuarios de las vías a desplazarse sin que la actividad comprometa su vida ni su integridad física. La tasa de motorización en Colombia está lejos de llegar a su punto de saturación, por lo tanto, el riesgo derivado del volumen de tráfico seguirá aumentando, multiplicando el riesgo transferido a los usuarios más vulnerables de las vías y a la población económicamente menos favorecida, atentando así a una nueva lucha de clases. Estas son las proyecciones en diferentes escenarios a partir de los datos del DANE, esperemos que no se cumpla ninguna.

**5. POSIBLE CONFLICTO DE INTERESES**

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 5 de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

**Régimen de conflicto de interés de los congresistas.** Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

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.

**Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:**

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

De conformidad con lo anterior, se indica que esta iniciativa legislativa, se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente la prevista en el literal a ) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores., dado que tiene por propósito proteger la vida, la integridad y la salud de las personas a través del abordaje integral de la movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales.

Sin embargo, es importante señalar, 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 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime a los Congresistas de identificar causales adicionales.

**6. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

Texto Aprobado Primer Debate	Texto Propuesto Segundo debate
<p><b>ARTÍCULO 5º.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta centímetros en un vehículo automotor: Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin. Las condiciones de uso y desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>	<p><b>ARTÍCULO 5º.</b> Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta centímetros en un vehículo automotor: Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin. Las condiciones de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>

<p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así:</p> <p>E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p>	<p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así:</p> <p>E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p>	<p><del>protejan la vida de los niños, niñas y adolescentes que sean beneficiarios del programa.</del></p>	<p><u>(10) años podrán viajar como pasajeros en motocicleta.</u></p>
<p><b>ARTICULO 7º. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.</b> El Gobierno Nacional diseñará, en un plazo no mayor a dos (2) años, un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. <del>En cualquier caso, se debe velar siempre por las condiciones de seguridad que</del></p>	<p><b>ARTICULO 7º. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.</b> El Gobierno Nacional diseñará, en un plazo no mayor a dos (2) años, un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. <del>En ningún caso los niños menores de diez</del></p>	<p><b>ARTÍCULO 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29.</b> Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.</p> <p><b>ARTÍCULO 9º.</b> Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos</p>	<p><b>ARTÍCULO 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29.</b> Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.</p> <p><b>ARTÍCULO 9º.</b> Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos</p>
<p>de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional define, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p>	<p>de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional define, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p>	<p><del>alta siniestralidad con resultado de lesiones corporales cada dos (2) años. La Agencia Nacional de seguridad vial, definirá la metodología para efectos de las auditorías viales. En ningún caso se podrán cobrar peajes los primeros seis (6) meses de que la nueva infraestructura entre en operación.</del></p>	
<p><b>ARTÍCULO 10º. El Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano.</b> En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p>El Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura Vial y el Invia realizarán auditorías viales sobre el total de la longitud de la nueva infraestructura durante los primeros seis (6) meses de entrada en funcionamiento y sobre los tramos de vía de la infraestructura vial existente que presenta</p>	<p>Eliminado</p>	<p><b>ARTÍCULO 12º.</b> Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá la licencia con una vigencia de dos (2) años.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel, así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales.</p> <p><b>ARTÍCULO 14º.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así: (...)</p>	<p><b>ARTÍCULO 11º.</b> Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años.</p> <p><u>De conformidad con los términos de vigencia de las licencias de conducción establecidas en el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, la renovación de la licencia de conducción del conductor novel, será gratuita, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 22 y 23 del Código Nacional de Tránsito y Transporte</u></p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel, así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales.</p> <p><b>ARTÍCULO 13º.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así: (...)</p>

<p><b>Parágrafo.</b> Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, a partir de la promulgación de la presente ley las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.</p> <p>El Gobierno Nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.</p>	<p><b>Parágrafo.</b> Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.</p> <p>El Gobierno Nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.</p>	<p>actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte.</p> <p>El registro se encargará de informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p> <p>Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas.</p>	<p>y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la Superintendencia de Transporte. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos y tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).</p> <p><b>Parágrafo 1:</b> Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Accidentes en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.</p> <p><b>Parágrafo 2:</b> Las autoridades competentes tomarán acciones</p>
<p><b>ARTÍCULO 18°. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas.</b> Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se</p>	<p><b>ARTÍCULO 17°. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país.</b> Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito - IPAT deben realizar, de manera obligatoria, la identificación, diligenciamiento y el reporte de las coordenadas geográficas de cada siniestro vial al sistema RUNT. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente</p>		
<p>correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p>			
<p><b>CAPITULO VI</b> <b>De los delitos contra la seguridad vial</b></p>			
<p><b>ARTÍCULO 18°. Adiciónese un artículo 353C a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</b> <b>Artículo 353C. Conducir sin Licencia.</b> El que condujere un vehículo automotor o motocicleta, sin haber obtenido la licencia de conducción legal de que trata el Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 y demás normas que la modifiquen o sustituyan, o la misma no se encuentre vigente, incurrirá en prisión de tres a seis meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.</p>			
<p><b>ARTÍCULO 19°. Adiciónese un artículo 353D a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</b> <b>Artículo 353D. Conducir superando los límites máximos permitidos.</b> El que condujere un vehículo automotor o motocicleta a una velocidad de treinta (30) kilómetros por hora o más, por encima de la velocidad máxima permitida en el sitio de ocurrencia del hecho, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.</p>			
<p><b>ARTÍCULO 20°. Adiciónese un artículo 353E a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</b> <b>Artículo 353E. Conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias</b></p>			<p><b>psicotrópicas.</b> El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/o con presencia en el organismo de otras sustancias psicotrópicas, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.</p>

<p><b>7. PROPOSICIÓN</b></p> <p>Por las anteriores consideraciones, solicitamos a los Senadores de la Honorable Plenaria del Senado de la República dar Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS</b> Senador de la República</p>	<p><b>8. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 142 DE 2022 SENADO</b></p> <p><b>"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones"</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA:</b></p> <p><b>CAPÍTULO I</b> <b>Objeto y Principios Generales</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1º. Objeto.</b> El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º. Principios generales.</b></p> <p><b>Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente.</b> Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.</p> <p><b>Prevención de muertes y traumatismos.</b> La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</p>
<p><b>Protección del ambiente.</b> Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de lastecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p><b>CAPÍTULO II</b> <b>Sistemas de protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.</b></p> <p><b>ARTÍCULO 3º. Sistema de Retención Infantil o SRI.</b> Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema de retención infantil (SRI): Conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Está diseñado para reducir el riesgo del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo.</li> <li>- Sistema reforzado de retención infantil (SRIR): Dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</li> <li>- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.</li> </ul> <p><b>ARTÍCULO 4º Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil.</b> Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 82.</b> Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de pasajeros superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas así la tarjeta de propiedad del vehículo señale un número superior de pasajeros. En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Los menores de doce (12) años solo podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo si su estatura es superior a ciento cincuenta (150) centímetros.</p>	<p><b>PARAGRAFO:</b> Se concederá un periodo de dos (2) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para que los vehículos automotores hagan la transición que se estipula en el párrafo anterior.</p> <p><b>ARTÍCULO 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</b></p> <p><b>Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor:</b> Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin. Las condiciones de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p><b>Parágrafo 1:</b> Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo 2:</b> Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así:</p> <p>E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p><b>Parágrafo 3:</b> Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p><b>ARTÍCULO 6º. Transporte escolar.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual el gobierno nacional tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de retención y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás</p>

<p>condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p><b>Parágrafo:</b> La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.</p> <p><b>ARTICULO 7º. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.</b> El Gobierno Nacional diseñará, en un plazo no mayor a dos (2) años, un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. En ningún caso los niños menores de diez (10) años podrán viajar como pasajeros en motocicleta.</p> <p><b>ARTÍCULO 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29.</b> Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.</p> <p><b>ARTÍCULO 9º.</b> Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional define, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos</p>	<p>y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO III</b> <b>Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción</b></p> <p><b>ARTÍCULO 10º.</b> Modifíquese el parágrafo del artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1º, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 1º.</b> Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización.</p> <p><b>ARTÍCULO 11º.</b> Adiciónese dos parágrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p><b>PARÁGRAFO 2º.</b> Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años.</p> <p>De conformidad con los términos de vigencia de las licencias de conducción establecidas en el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, la renovación de la licencia de conducción del conductor novel, será gratuita, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 22 y 23 del Código Nacional de Tránsito y Transporte</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías</p>
<p>de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel, así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO IV</b> <b>Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes</b></p> <p><b>ARTÍCULO 12º.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p><b>Parágrafo 3º.</b> Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.</p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p> <p><b>ARTÍCULO 13º.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así: (...)</p> <p><b>Parágrafo.</b> Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo</p>	<p>caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.</p> <p>El Gobierno Nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.</p> <p><b>ARTÍCULO 14º.</b> Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovia y cicloruta será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p> <p><b>ARTÍCULO 15º.</b> Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p> <p><b>ARTÍCULO 16º.</b> Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPITULO V</b> <b>Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</b></p> <p><b>ARTÍCULO 17º. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país.</b> Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito - IPAT deben realizar, de manera obligatoria, la identificación, diligenciamiento y el reporte de las coordenadas geográficas de cada siniestro vial al sistema RUNT. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la Superintendencia de Transporte. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos y tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).</p> <p><b>Parágrafo 1:</b> Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de</p>

Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.

**Parágrafo 2:** Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.

**CAPITULO VI  
De los delitos contra la seguridad vial**

**ARTÍCULO 18°.** Adiciónese un artículo 353C a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

**Artículo 353C. Conducir sin Licencia.** El que condujere un vehículo automotor o motocicleta, sin haber obtenido la licencia de conducción legal de que trata el Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 y demás normas que la modifiquen o sustituyan, o la misma no se encuentre vigente, incurrirá en prisión de tres a seis meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.

**ARTÍCULO 19°.** Adiciónese un artículo 353D a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

**Artículo 353D. Conducir superando los límites máximos permitidos.** El que condujere un vehículo automotor o motocicleta a una velocidad de treinta (30) kilómetros por hora o más, por encima de la velocidad máxima permitida en el sitio de ocurrencia del hecho, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.

**ARTÍCULO 20°.** Adiciónese un artículo 353E a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:  
**Artículo 353E. Conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas.** El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/o con presencia en el organismo de otras sustancias psicotrópicas, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.

**CAPITULO VII  
Disposiciones Finales**

**ARTÍCULO 21°.** En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de

política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.

**ARTÍCULO 22°. Automatización de Controles:** Conforme a lo establecido en los artículos 22 de la Ley 2050 de 2020, el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022 y las disposiciones legales en materia de contratación estatal, con el objeto de mejorar el servicio de transporte público y de sus servicios conexos a los usuarios, la Superintendencia de Transporte podrá implementar los mecanismos de inspección, vigilancia y control para todos sus vigilados; para garantizar la imparcialidad, neutralidad y efectividad de los mecanismos de inspección, control y vigilancia, se prohíbe la participación o administración de tales mecanismos a quienes tengan el carácter de vigilado y a quienes en virtud de convenio o contrato presten servicios a los organismos de tránsito sujetos a vigilancia.

**ARTÍCULO 23°.** Agréguese un código numérico al artículo 468-1 del Estatuto Tributario, así: Artículo 468-1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):

-87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos.

**ARTÍCULO 24°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS**  
Senador de la República

Comisión Sexta Constitucional Permanente

**AUTO DE SUSTANCIACIÓN**

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS, al Proyecto de Ley **No. 142 de 2022 SENADO "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"**, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.



**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
Secretario General  
Comisión Sexta del Senado