



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° 1569

Bogotá, D. C., miércoles, 8 de noviembre de 2023

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO, 233 DE 2023 CÁMARA

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., noviembre 7 de 2023

Honorable Representante

Julián David López Tenorio

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado, 233 de 2023 Cámara, *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 señor presidente,

En cumplimiento de la designación realizada por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado, 233 de 2023 Cámara, *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.

El informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

1. Trámite de la iniciativa
2. Objeto del proyecto
3. Justificación del proyecto de ley
4. Contenido del proyecto de ley
5. Competencia
6. Conflictos de interés
7. Justificación de las modificaciones
8. Pliego de modificaciones
9. Proposición
10. Texto propuesto para primer debate

LUIS CARLOS OCHOA
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO, 233 DE 2023 CÁMARA

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. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado, 233 de 2023 Cámara, *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, fue radicado el día 22 de agosto de 2022 ante la Secretaría General del Senado de la República; suscrito por los honorables Senadores *Roy Barreras Montealegre, Miguel Ángel Pinto Hernández, Berner Zambrano Erazo, Angélica Lozano Correa, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Ana Paola Agudelo García, Germán Blanco Álvarez, Efraín Cepeda Sarabia, María José Pizarro Rodríguez, Miguel Antonio Virgüez Piraquive, David Andrés Luna Sánchez*. Posteriormente fue publicado en la **Gaceta del Congreso** número 986 del 29 de agosto de 2022.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 3ª de 1992, la Presidencia del Senado de la República hizo el reparto a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, siendo radicado en la Comisión Sexta Constitucional Permanente el 31 de agosto de 2022 y designándose como ponente al honorable Senador *Pedro Hernando Flórez Porras*.

Posteriormente, en la **Gaceta del Congreso** número 1121 de 2022 se publicó carta de adhesión al proyecto de ley por parte de la honorable Senadora *Clara López Obregón*

En la **Gaceta del Congreso** número 1573 del 5 de diciembre de 2022 se publicó la Ponencia para primer debate en el Senado de la República por parte del Honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras, siendo aprobada la ponencia en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República en sesión del 11 de abril de 2023.

El 2 de mayo en la **Gaceta del Congreso** número 406 de 2023 fue publicada la ponencia para segundo debate en el Senado de la República, siendo aprobada en la sesión Plenaria del Honorable Senado de la República el pasado 29 de agosto de 2023 y publicado el texto aprobado en la **Gaceta del Congreso** número 1253 del 13 de septiembre de 2023.

Posteriormente, el proyecto de ley fue radicado en la Cámara de Representantes el 13 de septiembre de 2023.

2. OBJETO DEL PROYECTO

De acuerdo con lo propuesto en el artículo 1° de la iniciativa, el Proyecto de Ley tiene como propósito establecer disposiciones que permitan garantizar los derechos a la vida, 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 las zonas urbanas y rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, 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. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La siniestralidad vial se ha convertido en una de las principales problemáticas de salud pública en nuestro país, de acuerdo a datos del DANE, el 2022 fue el año más mortífero, donde por accidentes de tránsito se perdieron 8.647 vidas, lo que representa un aumento del 9.5% con respecto al año 2021, es decir, 24 fallecidos en accidentes de tránsito por día.



Para contextualizar aún más, la gravedad de la situación actual de la seguridad vial, Según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (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.

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

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.

Estas alarmantes cifras hacen que la seguridad vial tome un papel relevante al estar íntimamente ligada en garantizar el derecho a 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 2° 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 82 con los derechos colectivos, entre ellos el derecho a la conservación del espacio público en condiciones adecuadas.

Son estas razones las que motivan a los autores del proyecto de ley, a 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

4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El texto aprobado en Plenaria del Honorable Senado de la República está dividido en 6 capítulos y 25 artículos y aborda los siguientes aspectos:

El capítulo primero establece el objeto y los principios generales del proyecto incluyendo la protección a la vida, la integridad personal y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente, la prevención de muertes y traumatismos en siniestros viales y protección del ambiente.

El capítulo segundo establece reglas concretas para la protección de los niños, niñas y adolescentes cuando se trasladan en vehículos de cuatro ruedas a través de mecanismos como los sistemas de retención infantil, la regulación del uso y disposición del cinturón de seguridad en los vehículos automotores, la forma en que deben transportarse los menores de 12 años, el transporte escolar, la manera en que deben transportarse los niños, niñas y adolescentes en situación de vulnerabilidad y la forma en que deben implementarse los reglamentos de las Naciones Unidas sobre vehículos automotores.

El capítulo tercero propone nuevas reglas para la expedición, renovación y recategorización de la licencia de conducción, especialmente para los conductores que obtienen por primera vez la licencia de conducción.

El capítulo cuarto propone reglas para los vehículos de dos ruedas y patinetas, así como los aforos en los peajes de este tipo de automotores.

El capítulo quinto determina el acceso a los registros de personas víctimas de siniestros viales en la infraestructura nacional.

Finalmente, el capítulo sexto trae una serie de disposiciones varias entre las cuales se encuentra la financiación para la implementación de los planes locales de seguridad vial, los sistemas de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, reglas sobre el remolque de vehículos, la creación de las rutas de acompañamiento para víctimas de siniestros viales y el centro nacional automatizado de detección y tratamiento de multas por infracciones de tránsito, el mandato para la expedición de una política pública de educación y prevención vial, la actualización de la señalización horizontal y la reducción de costos para los sistemas de seguridad de los motociclistas.

5. COMPETENCIA

Los numerales 1° y 25 del Artículo 150 de la Constitución Política le confieren al Congreso de la República la facultad de expedir leyes para interpretar, reformar y derogar las leyes y, unificar las normas sobre Policía de Tránsito en todo el territorio de la República.

6. CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas y evaluadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019.

Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran:

- 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; y el.
- 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”.

Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés serían aquellos que tengan un beneficio particular, actual y directo en materias relacionadas con la gestión de residuos.

7. JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES

7.1. Sobre los principios generales

En el artículo 2° de la iniciativa se plantean algunos principios orientadores de la política pública de la seguridad vial en Colombia, los cuales deben entenderse en complemento y no sustitutivos de otros ya establecidos por la legislación anterior tales como los previstos por:

- **Inciso 5° del Artículo 1° de la Ley 769 de 2002 -modificado Artículo 1° Ley 1383 de 2010-**.

“Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”.

- **Artículo 1° Ley 1503 de 2011 -Modificado por la Ley 1811 de 2016-**.

“Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones

estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley”.

- **Artículo 2° de la Ley 2251 de 2022**

“Principios generales. La entidad del Estado, de acuerdo con sus competencias, deciden garantizar la protección de la vida, la integridad personal u la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

- a) *Sistema seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito y reconoce que el sistema debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de ese enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios*

de carreteras seguros, todo lo que se debería abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales u reducir el número de lesiones graves.

- b) *Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación, el sistema de los planificadores y responsable de la gestión del sistema de tránsito y transporte u de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamble y comercialización de vehículos.*
- c) *Seguridad vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores deben garantizar: i) la protección de la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).*
- d) *Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma”.*

Por lo anterior, se hace necesario precisar que los nuevos principios que se incorporan son complementarios y no implican una derogatoria de los anteriores.

7.2. Sobre la modificación al Artículo 82 del Código Nacional de Tránsito

Los artículos 4 y 18 del texto aprobado en la Plenaria del Honorable Senado de la República, pretenden modificar y adicionar la misma disposición del Código Nacional de Tránsito -Artículo 82-, por lo tanto, por razones de técnica legislativa y para evitar dificultades hermenéuticas y en su aplicación y, teniendo presente que hace relación, no solo a una regla de comportamiento, sino a una obligación, se hace necesario fusionarlas y crear un solo texto que reúna los elementos que están contenidos en ambas propuestas.

Con el propósito de incluir dentro de la disposición a todas las personas que viajan dentro de un vehículo automotor, debe hablarse de ocupantes para incorporar a los conductores y los pasajeros de los vehículos de servicio público y a los conductores y acompañantes de los vehículos de servicio particular.

El concepto incorporado por el Código Nacional de Tránsito es el de licencia de tránsito y no de tarjeta de propiedad.

Se debe eliminar lo relacionado con el transporte de niños y niñas menores de 12 años, dado que ello se encuentra regulado en el artículo siguiente del proyecto de ley.

7.3. Sobre la Reglamentación para vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29

En razón a que los acuerdos a que hace referencia en esta disposición son generales para todo tipo de vehículos, sean destinados al servicio público o particular, no se hace necesaria la inclusión del párrafo para una sola de las modalidades y corresponderá a la reglamentación técnica que elabore el Ministerio de Transporte, establecer las particularidades para cada tipo de servicio y modalidad de transporte.

Es de anotar que hace poco fue expedida la Ley 2290 de 2023, “*por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958*”. En esta ley se aprobaron los Acuerdos de las Naciones Unidas de 1958, mas no los de 1997 y 1998.

7.4. Sobre la creación de la categoría de conductores nóveles

Si bien es cierto, la figura de la categoría de conductores nóveles es una institución aceptada internacionalmente y que ha tenido notables aportes y bondades para la seguridad vial, también es cierto que su aplicación tendría efectos directos sobre las autoridades de tránsito y los aspirantes, que deben ser objeto de valoración.

La adopción de esta figura, en términos prácticos, implica en primer lugar, la creación de un trámite que hoy no existe dentro del ordenamiento jurídico (renovación a los dos años), sin que se encuentre en el trámite legislativo, un estudio, análisis o concepto previo sobre el impacto del mismo para el ciudadano por parte del Departamento de la Función Pública u otra entidad, lo cual podría ir en contravía de la política nacional de racionalización de trámites; adicionalmente, no existe un estudio que evidencie el impacto fiscal de la medida para la Nación y para los organismos de tránsito por la gratuidad que se plantea y, en parte alguna se establece la autoridad que asumiría los costos administrativos que ello implica. Finalmente, y si bien es cierto la disposición plantea que el trámite es gratuito, al disponerse que para la renovación se requiere cumplir con los requisitos que establecen los artículos 22 y 23 del Código Nacional de Tránsito, no se indica ni se evalúa quién asumiría los costos que por la práctica de los exámenes médicos se podrían generar o, peor aún, se le estaría generando un sobrecosto adicional

a los ciudadanos, al tener que sufragar de su peculio los costos de tales exámenes.

Por todo lo anterior se considera que no se cuentan con los elementos, análisis y estudios suficientes que permitan incorporar esta figura en el ordenamiento jurídico colombiano para el trámite de la iniciativa.

7.5. Sobre los sistemas de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte

Los sistemas de control y vigilancia son herramientas creadas por la ley para facilitar los procesos de supervisión de la Superintendencia de Transporte sobre sus vigilados para, a través de instrumentos tecnológicos e informáticos, realizar un proceso de verificación de las actividades que realizan ciertos sujetos, que de acuerdo con la ley, tienen a su cargo la realización de actividades en beneficio de los actores del tránsito, los usuarios del transporte y los prestadores de servicios conexos o complementarios a este.

Como antecedentes normativos de dichos sistemas tenemos:

- Artículo 22 de la Ley 2050 de 2020:

“Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos”.

- Inciso 1° del Artículo 23 Ley 2050 de 2020

“Adiciónase un párrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.

(...)”.

- Inciso 2° del Artículo 8° Ley 2251 de 2022

“Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

(...)

Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta

indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta”.

- Artículo 15 Ley 2251 de 2022

“El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT”.

- Parágrafo del Artículo 4° Ley 2283 de 2023

“Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses”.

- Parágrafo 1° del Artículo 180 Ley 2294 de 2023

“La Superintendencia de Transporte deberá implementar un sistema de control e indicadores de gestión para los organismos de tránsito, municipios y departamentos en el marco de sus competencias”.

- Parágrafo 3° del Artículo 180 Ley 2294 de 2023

“Parágrafo 3°. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a todas las entidades que realizan cursos para obtener descuentos en las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses”.

Como puede evidenciarse del anterior recuento legislativo, la figura de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte tiene existencia legal y está prevista claramente para ejecutar tecnológicamente el control y la vigilancia en tiempo real de las actividades que realizan los denominados organismos de apoyo al tránsito

Del texto de esta disposición aprobada en la Plenaria del Honorable Senado de la República se identifican los siguientes elementos que pretenden

ser regulados sobre los sistemas de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte:

- Pretende regular algunos tópicos relacionados directamente con los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte tal como se indica en el *nomen juris* del artículo “*Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte*”.
- Se indica expresamente su sujeción a las reglas previamente previstas por el legislador sobre la materia al sujetarla a disposiciones anteriores “*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...*”.
- Se ratifica que la finalidad de esta figura es “*...mejorar el servicio de transporte público y de sus servicios conexos a los usuarios...*”.
- Se le otorga a la Superintendencia la facultad para implementar estos mecanismos de inspección, vigilancia y control “*...la Superintendencia de Transporte podrá implementar los mecanismos de inspección, vigilancia y control...*”.
- La facultad que se le otorga a la entidad de supervisión implica la posibilidad de extender estos sistemas a otros vigilados diferentes a los que hoy lo tienen implementado, dado que establece que podrá ser “*...para todos sus vigilados...*”.
- Prevé la imposibilidad abierta temporalmente para que sujetos vigilados o personas que presten servicios a vigilados, participen, administren o implementen los sistemas de control y vigilancia al indicar que “*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*”.
- Crea una tasa para la sostenibilidad de los sistemas, fijando su sistema y método.
- En el parágrafo se otorga la facultad al Gobierno para revisar las tarifas de acuerdo con las mejoras que se puedan implementar a las herramientas.

Conviene entonces realizar un análisis de cada uno de estos elementos incorporados en el proyecto para poder determinar cuáles de ellos deben mantenerse, modificarse o eliminarse:

- En relación con otorgar la facultad a la Superintendencia para implementar la figura de los sistemas de control y vigilancia, se considera que ello no es necesario, dado que los artículos 22 de la

Ley 2050 de 2020, 8° y 15 de la Ley 2251 de 2022, 4° de la Ley 2283 de 2023 y 180 de la Ley 2294 de 2023, ya le otorgaron dicha facultad y la colocaron en cabeza de la Superintendencia de Transporte. Por lo anterior se hace innecesaria su reiteración en una disposición nueva, por no aportar elementos adicionales al ordenamiento jurídico.

◦ Las disposiciones legales que previamente regularon los sistemas de control y vigilancia lo circunscribieron fundadamente a algunos de los vigilados de la Superintendencia como son: Los organismos de apoyo al tránsito y las autoridades de tránsito (Ley 2050 de 2020 Artículo 22 y Ley 2251 de 2022 artículo 15), centros integrales de atención y organismos de tránsito (Ley 2050 de 2020 Artículo 23), centros integrales de atención (Ley 2283 de 2023 artículo 4), organismos de tránsito, municipios y departamentos (Ley 2294 de 2023 artículo 180) y todas las entidades que realizan cursos para obtener descuentos por la comisión de infracciones de tránsito (Ley 2294 de 2023 artículo 180). Como puede evidenciarse, los vigilados sobre los cuales el legislador ha previsto que pueden operar estos sistemas son aquellos que están relacionados con el tránsito, fundamentalmente los organismos de tránsito y los de apoyo al tránsito; no obstante, en el texto propuesto se pretende extender dichos sistemas a todos los vigilados por la Superintendencia, lo cual no se considera conveniente incorporarlo en el presente proyecto por falta de sustento técnico y por inconveniencia.

De acuerdo con la información pública que tiene dispuesta la Superintendencia de Transporte en su página web, dicha entidad tiene el siguiente universo de vigilados:

Descripción	Número
Empresas de Transporte Aéreo	137
Infraestructura Aeroportuaria Concesionada	9
Infraestructura Carretera Concesionada	63
Infraestructura Carretera no Concesionada	1
Infraestructura Férrea Concesionada	3
Infraestructura Férrea no Concesionada	3
Operadores Férreos	5
Sin Clasificación	7
Terminales de Transporte Terrestre Automotor (operación)	46
Empresas de Transporte Fluvial	257
Empresas de Transporte Marítimo	34
Infraestructura Portuaria Fluvial	15
Infraestructura Portuaria Marítima	62
Operadores Portuarios Fluviales	39
Operadores Portuarios Marítimos	653
Autoridades de Tránsito	53
Centro de Enseñanza Automovilística	1023
Centros de Diagnóstico Automotor	713
Centros de Reconocimiento de Conductores	391
Centros Integrales de Atención a Conductores	93
Empresas de Transporte de Carga	5
Empresas Carroceras	12
Empresas de Pasajeros por Carretera	666
Empresas de Transporte de Carga	2857
Empresas de Transporte Especial	1681
Empresas de Transporte Mixto	232
Operador transporte multimodal	15

Descripción	Número
Organismos de Tránsito	158
Transporte por Cable	6
Transporte Urbano y Masivo	452
Sin Clasificación	256
Total general	9940

Puede evidenciarse de lo anterior que los Organismos de Apoyo al Tránsito (CIA, CDA, CRC y CEA), autoridades de tránsito, alcaldías y gobernaciones, así como todas aquellas entidades que realizan cursos para la reducción de multas por infracciones de tránsito (centros integrales de atención y organismos de tránsito), para cuya vigilancia y control están previstos en la actualidad los sistemas de control y vigilancia de la Superintendencia, corresponden a un total de 2.431 de los 9.940 vigilados en total de la entidad, es decir, el 24% del total de vigilados, por lo tanto, extenderlo a todos estos implicaría un redimensionamiento de los sistemas en una proporción y magnitud 4 veces la actual, frente a lo cual no existe dentro de la iniciativa un análisis del impacto financiero, fiscal y administrativo que ello tendría para la entidad, lo cual no le brinda al legislador los elementos suficientes para tomar dicha decisión.

De igual forma, la iniciativa no cuenta con las particularidades que cada uno de los vigilados tiene en su actividad para efectos de poder determinar la necesidad de extender la figura de los sistemas a dichas particularidades y no se evalúa si ello es posible desde el punto de vista tecnológico y si ello es posible en cada una de las actividades que realizan todos los vigilados.

Se reitera entonces que el Congreso de la República no cuenta en la actualidad con los elementos de juicio suficientes que le permita tomar la decisión de extender la figura de los sistemas de control y vigilancia para la totalidad de los vigilados por la Superintendencia de Transporte.

◦ En cuanto a la creación de la tasa, así como su sistema y método, debe indicarse que la misma ya se encuentra prevista en el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, por lo tanto, se hace innecesaria su reiteración. Ahora bien, si lo que se pretende es realizar una modificación de la misma, la iniciativa no cuenta con los estudios financieros y fiscales que acrediten dicha necesidad. Por lo anterior, no se considera conveniente su modificación o adición.

◦ Consecuencial con lo anterior, se considera innecesaria la inclusión del parágrafo propuesto.

◦ En la iniciativa también se pretende la creación de una prohibición para que quienes tengan el carácter de vigilado y quienes en virtud de convenio o contrato presten servicios a los organismos de tránsito sujetos a vigilancia puedan participar o administrar los sistemas.

El Artículo 26 de la Constitución Política establece el derecho que tiene toda persona a escoger profesión u oficio, constituyéndose en uno de los pilares esenciales de la dignidad humana, en la medida que es una de las herramientas de las

cuales dispone la persona para construir su proyecto de vida. Dentro de su contenido “...cabe identificar los siguientes aspectos: i) la proclamación del derecho de toda persona a escoger, de manera libre, profesión u oficio; ii) la potestad legal para determinar la exigencia de títulos de idoneidad; iii) la reserva de ley respecto de las normas básicas conforme a las cuales se ejerza la inspección y vigilancia sobre las profesiones^[ii] iv) la previsión de que “las autoridades competentes” inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones con la precisión de que las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica, son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social; v) las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en Colegios cuya estructura interna y funcionamiento deberán ser democráticos^[iii]; vi) la previsión de que la ley podrá asignarle a las profesiones que se organicen en Colegios funciones públicas y establecer los debidos controles”¹.

Puede notarse entonces que, entre otras cosas, el Constituyente previó que el legislador, razonablemente, podía limitar el libre ejercicio de aquellas actividades que impliquen un riesgo social, tal como lo señaló la Corte Constitucional en Sentencias como la C-606 de 1992 y C-1213 de 2001 “...si bien el derecho a escoger y ejercer libremente profesión u oficio es pleno, él no es absoluto y el ordenamiento jurídico prevé algunas restricciones en guarda del interés general. Por ello, en la medida en que puedan lesionarse otros bienes o derechos constitucionalmente protegidos, el legislador está facultado por la Carta Política para limitar su ejercicio”. No obstante lo anterior, es preciso indicar que el ejercicio de la facultad que tiene el legislador para limitar este derecho no es, obviamente, absoluto y por lo tanto no puede llegar al punto de anularlo o aniquilarlo “No obstante lo dicho, tal como en general sucede cuando se trata de la restricción de un derecho fundamental, la potestad reguladora del legislador para introducir exigencias, requisitos y limitaciones a las profesiones y los oficios no es absoluta, y en cambio debe estar cimentada en profundas razones de orden y seguridad sociales(...) Los recortes que el legislador está autorizado para imponer al ejercicio de determinada profesión u oficio, se hallan principalmente justificados en el hecho de que no existen en el ordenamiento jurídico, derechos subjetivos de naturaleza absoluta”².

Quedando entonces claro que el legislador está autorizado por la Constitución Política para crear restricciones al ejercicio de determinadas actividades, debemos ahora evaluar la razonabilidad, el alcance y la finalidad de la que se está proponiendo en la iniciativa.

La actividad que realizan los sistemas de control y vigilancia, tal como lo indican las normas vigentes, pueden abarcar tareas tales como (i) realizar visitas para verificar el cumplimiento de los mandatos

legales y reglamentarios, (ii) verificar que quien dicte los cursos para la reducción de las multas por infracciones de tránsito garantice la autenticación biométrica del ciudadano, (iii) detectar indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de los cursos para la reducción de multas por infracciones de tránsito, (iv) asegurar y auditar el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial, entre otros. Estas funciones, que en principio están en cabeza de la Superintendencia de Transporte, implican el ejercicio de funciones públicas que buscan garantizar que las actividades que desarrollan los organismos de apoyo al tránsito y las autoridades de tránsito, se desarrollen de manera transparente y con el cumplimiento de todas las disposiciones legales y reglamentarias. Adicional a ello, debe tenerse presente que las actividades que realizan tanto los organismos de apoyo como los organismos de tránsito tienen como finalidad la protección de la vida y la integridad personal, por lo tanto, traen ínsita la protección y garantía de derechos fundamentales que están en juego en la realización de la conducción, considerada como una actividad de riesgo o peligro³ por lo tanto constituyen actividades de interés público⁴.

Ahora bien, quien tiene en primera medida la competencia para implementar estos sistemas es la Superintendencia de Transporte directamente; no obstante, cuando el parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020 permite que esta entidad pueda contratar con terceros, con respeto de las reglas de contratación pública, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, está autorizando para que personas naturales o jurídicas puedan hacer estas actividades, siendo razonable que dentro de las condiciones para hacerlo, se impongan

³ Corte Constitucional, Sentencia C-018 de 2004 y C-885 de 2010.

⁴ Al respecto puede verse la Sentencia C-745 de 2012 donde se indicó: “Es claro entonces que la revisión técnico-mecánica, así sea prestada por particulares, está íntimamente asociada a una función administrativa propia del tipo de descentralización por colaboración, regulada por el Ministerio de Transporte, fundada en el interés público dirigido a la preservación del medioambiente y la seguridad de los ciudadanos en las vías. Desde el punto de vista normativo, este tipo de procedimiento administrativo o delegación de operaciones realizadas por particulares es susceptible de ser modificado por el Ejecutivo en el ejercicio de las facultades extraordinarias, cuya finalidad también se extiende a las actuaciones de los particulares que cumplan funciones administrativas o que lleven a cabo operaciones vinculadas con el control, prevención y sanción de actos de corrupción”. La Sentencia C-931 de 2006: “El diseño normativo en materia de tránsito, conforme al cual se hace una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito y se prevé la posibilidad de delegación de otras del nivel nacional es una condición de eficiencia orientada a permitir que el manejo de materias cuyo ámbito de regulación es nacional y se rigen por el principio unitario, se armonice con el principio interés público y con la competencia general que en este ámbito tienen las autoridades regionales y locales”.

¹ Corte Constitucional, Sentencia C-482 de 2002.

² Corte Constitucional, Sentencia C-505 de 2001.

restricciones que garanticen, no solo técnicamente, sino también jurídicamente, que lo hagan de manera equilibrada, neutral y ecuánime, sin sesgos ni intereses de por medio; es por ello que no podrían hacerlo personas que realicen, con autorización del Estado, las actividades que se auditan, dado que ello sería contrario a las reglas de la sana lógica y la probidad que sobre un mismo sujeto recaiga el carácter de auditor y auditado.

En virtud de lo anterior, es constitucional y conveniente que la facultad que se confiere a la Superintendencia en el párrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, se limite en el sentido de prohibir que sujetos que tengan autorización para fungir como organismos de apoyo o autoridades de tránsito, puedan ser quienes *instalen, implementen, operen o mantengan los sistemas de control y vigilancia*.

Por otra parte, es de anotar que el inciso 2° del Artículo 7°, el Parágrafo 2° del Artículo 127, el inciso 5° del Artículo 135 y el Parágrafo 1° del Artículo 159 del Código Nacional de Tránsito, autorizan a las autoridades de tránsito para (i) delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas; (ii) contratar con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos; (iii) contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad; (iv) contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones y; (i) contratar el cobro de multas por infracciones de tránsito. Lo anterior implica que algunas de las actividades que realizan las autoridades de tránsito y que pueden ser objeto de auditoría a través de los sistemas de control y vigilancia, pueden estar delegadas o contratadas con terceros, por lo tanto, no puede el Estado permitir que estas personas auditen, a través de la administración o implementación de los sistemas de control y vigilancia, alguna o algunas de las actividades que ellos realizan en virtud de delegaciones o contratos con las autoridades de tránsito, dado que ello implicaría una violación a la neutralidad e imparcialidad que deben tener estos sistemas de control y vigilancia.

Finalmente, debe tenerse en cuenta que al tratarse de una actividad que implica procesos de gestión de actividades con interés público previas o en tiempo real, la prohibición debe mantenerse no solo durante la ejecución de la contratación sino también en un tiempo previo razonable, dado que las funciones pueden implicar la revisión o auditoría de actividades o funciones que se hayan realizado en un tiempo determinado. Para la determinación de dicha temporalidad, razonablemente, pueden emplearse diferentes criterios; en este caso se estima que por razones de compatibilidad y de relación directa con la materia, se puede utilizar la temporalidad prevista

por el artículo 4° de la Ley 1474 de 2011, por tratarse de una norma que contiene disposiciones orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

Como conclusión de todo lo anterior, se estima que el único aparte que trae un contenido que aporta elementos nuevos al ordenamiento jurídico, en el marco de la necesidad y la razonabilidad y para fortalecer la probidad y la transparencia en la actividad de los sistemas de control y vigilancia, es la prohibición que allí se contiene, con las acotaciones y adiciones que se señalaron anteriormente.

7.6. Sobre la creación del centro nacional automatizado de detección y tratamiento de multas por infracciones a las normas de tránsito

El artículo 21 del texto aprobado en Plenaria del Honorable Senado de la República pretende lo siguiente:

- Otorgar la facultad al Gobierno nacional para (i) reglamentar las condiciones para la creación y operación de un Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones a las Normas de Tránsito en las vías nacionales, (ii) establecer las condiciones necesarias para garantizar la inversión inicial, los costos de operación, funcionamiento, mantenimiento, modernización y expansión, que serán descontados de forma proporcional del recaudo por concepto de multas por infracciones al tránsito.
- Fijar como fines principales de dicho centro: (i) Registrar por medio de dispositivos de control automáticos homologados, las infracciones a la normativa relacionada con las velocidades máximas autorizadas, el respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, y las señales que obligan a los vehículos a detenerse en las vías del orden nacional; (ii) Gestionar las operaciones relativas a la identificación de los de vehículos incurso en las infracciones; (iii) Gestionar las operaciones necesarias para la notificación de las órdenes de comparendo y el desarrollo del debido proceso contravencional previa constatación de las infracciones por la Dirección Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) Gestionar las respuestas y requerimientos de los infractores a las notificaciones de infracción; (v) Gestionar el cobro y recaudo de las multas a las infracciones.
- Asignar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la función de determinar los puntos y tramos críticos para la instalación de los dispositivos de control automático, de acuerdo con los análisis de siniestralidad vial con resultado de muerte o lesión.
- Asignar a la Superintendencia de Transporte la competencia para conocer de las

faltas detectadas por el Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito, en única instancia.

- Determinar que los dineros recaudados por las multas impuestas en virtud de esta disposición ingresen al Presupuesto General de la Nación una vez descontados los costos para la operación del Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito.
- Establecer que el centro puede operar en las vías municipales y departamentales, urbanas y rurales de los entes territoriales, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte donde no existan Organismos de Tránsito o no tengan cobertura los Cuerpos Operativos de Control o capacidad para cubrir total o parcialmente la detección de infracciones.
- Asignar la competencia a la Policía Nacional, a través de personal adscrito a la Jefatura Nacional del Servicio de Policía, para imponer órdenes de comparendo relacionadas con el Artículo 42 del Código Nacional de Tránsito en las vías departamentales y en los municipios donde, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte, no existan o no tengan cobertura los cuerpos operativos de control de los organismos de tránsito.
- Establecer que quien figure como último propietario de un vehículo con matrícula vigente en el Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito deberá ser notificado acerca del vencimiento de la Póliza del SOAT a la última dirección registrada.

Esta iniciativa que, valga mencionar, fue incorporada para el segundo debate en la plenaria del honorable Senado de la República, por lo tanto, no hizo parte del texto original de la iniciativa y tampoco hizo parte de la discusión en la Comisión VI del Senado para primer debate, se considera que no debe mantenerse por ser inconveniente, carecer de estudios de factibilidad, que no cuenta con el aval del Gobierno y podría llegar a afectar el principio constitucional de la autonomía territorial.

Los artículos 1° y 287 Superiores reconocen y garantizan la autonomía territorial como uno de los principios fundantes del régimen constitucional colombiano, manifestado en la facultad de poder manejar sus decisiones administrativas, fiscales y de territorio, a partir de los insumos de orden financiero y competencial que les asigna la ley y la Constitución.

El Código Nacional de Tránsito -Ley 769 de 2002- se colocó en este marco, asignando directamente a las entidades territoriales, específicamente a los municipios y distritos, una serie de competencias en materia de tránsito tales como la posibilidad de

crear, modificar o eliminar reglas de tránsito, sin que ello implique modificaciones a las reglas previstas por el Código; administrar la infraestructura dentro de su jurisdicción; crear cuerpos operativos de control para garantizar la libre circulación en su jurisdicción; crear entidades o dependencias para administrar alguno o algunos de los registros de información del tránsito; conocer de las infracciones de tránsito que se cometan en su jurisdicción, entre otras.

Para el cumplimiento de dichas funciones y competencias, el legislador ha sido coherente y le ha entregado como herramientas de financiación a los municipios la propiedad sobre las multas de tránsito, asignándoles una destinación específica, así como ha previsto la posibilidad que los concejos municipales o distritales puedan crear tributos para los servicios de tránsito que prestan los municipios, entre otros instrumentos fiscales.

Cuando la iniciativa pretende quitarles a los municipios la competencia para conocer de las infracciones que se cometen en las vías nacionales, estaría afectando la autonomía territorial, no solo porque las sustrae de dicha competencia que hoy tienen, sino que les estaría sustrayendo los recursos que de acuerdo con la ley se le cedieron, ello, teniendo en consideración que muchas de las vías nacionales de Colombia atraviesan por la zona urbana de muchos municipios y distritos del país.

Tal como lo indicó la Corte Constitucional en la Sentencia C-931 de 2006, en materia de tránsito “... cabe señalar que la distribución de competencias a los organismos de tránsito del nivel municipal se ha venido moviendo en la dirección de afianzar los principios constitucionales de descentralización y autonomía territorial”.

Al respecto, la Corte ha indicado que, a su vez, el legislador “no puede, so pretexto de diseñar el régimen de ordenamiento territorial, establecer normas que limiten la autonomía de las entidades territoriales hasta el punto de que la capacidad para gestionar sus intereses llegue a ser simplemente nominal o formal”⁵. “Se concluye que la autonomía territorial se expresa de manera medular “en los derechos de las entidades territoriales a gestionar sus asuntos propios y a actuar a través de sus órganos de gobierno para la administración de las materias de interés regional o local”^[81]. En consecuencia, para la distribución de competencias entre la nación y las entidades territoriales, el legislador no puede establecer normas que socaven la capacidad de las unidades territoriales para determinar su administración, organización y funcionamiento o menguar el poder de decisión o las competencias asignadas a las autoridades locales”^[82]”⁶.

Adicional a lo anterior, debe tenerse presente que la iniciativa no cuenta con ningún tipo de análisis o estudio que evidencie el impacto fiscal que esta medida pueda tener sobre los municipios

⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-1051 de 2001.

⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-024 de 2023.

y distritos que pueda evidenciar la no afectación a los recursos de las entidades territoriales por donde transcurren vías nacionales. Tampoco se advierte un análisis de la capacidad que podría llegar a tener la Superintendencia de Transporte para asumir las nuevas competencias y los recursos con los cuales podría contar, tanto la Agencia Nacional de Seguridad

Vial, la Policía Nacional y la Superintendencia de Transporte, para cumplir estas nuevas funciones.

7.7. Ajustes de redacción

En los artículos 1°, 2°, 5°, 6°, 8°, 9°, 11, 12, 20 y 24 se realizan ajustes de redacción, puntuación y formales menores.

8. PLIEGO DE MODIFICACIONES

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
Denominación del Proyecto de Ley	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.	Sin modificaciones
Capítulo I	Objeto y Principios Generales	Sin modificaciones
Artículo 1°.	Objeto. 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, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, 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.	Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar los derechos 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; en dentro de las zonas perímetros urbanos y en zonas rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, 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.
Artículo 2°.	Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. 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. Prevención de muertes y traumatismos. 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.	Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Sin perjuicio de los principios establecidos en las leyes 769 de 2002 -modificada por la Ley 1383 de 2010- 1503 de 2011 -modificada por la Ley 1811 de 2016- y 2251 de 2022, 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 auto motores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas y privadas abiertas al público. Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de las zonas 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.

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	Protección del ambiente. 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 las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.	Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de estos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.
Capítulo II	Sistema de Protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.	Sin modificaciones
Artículo 3°	Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones: - 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. - 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. - Sistema de sujeción infantil: sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.	Sin modificaciones
Artículo 4°	Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82. 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. Parágrafo. 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.	<u>Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</u> <u>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de ocupantes superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas, así la licencia de tránsito del vehículo señale un número superior de ocupantes.</u> <u>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. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.</u> <u>Parágrafo. A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</u>
Artículo 5°	Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor:	Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor.

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>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 y características de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno nacional de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular, 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 1º: 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 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.</p> <p>Las condiciones y características de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno nacional de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular, 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 1º. 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 2º. 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. Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p>
Artículo 6º	<p>Transporte escolar. 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 condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo. 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>Transporte escolar. 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 <u>retención</u> sujeción y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo. 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>
Artículo 7º	<p>Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno nacional podrá diseñar 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.</p>	Sin modificaciones

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>Parágrafo. El programa a que se refiere el presente artículo se articulará con los mecanismos de transporte, de carácter campesino, étnico y comunitario, obedeciendo y respondiendo a las particularidades geográficas y culturales de cada región del país.</p>	
<p>Artículo 8°</p>	<p>Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. 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>Se deberá garantizar como mínimo el cumplimiento de los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO² de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</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>Parágrafo. Todos los vehículos que cumplan con estos estándares podrán ser utilizados para el servicio público particular de taxis sin mayores exigencias del Ministerio de Transporte, salvo las referentes a los cupos y normas relacionadas con el número de vehículos autorizados.</p>	<p>Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. 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>Se deberá garantizar como mínimo el cumplimiento de los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO² de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</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>Parágrafo. Todos los vehículos que cumplan con estos estándares podrán ser utilizados para el servicio público particular de taxis sin mayores exigencias del Ministerio de Transporte, salvo las referentes a los cupos y normas relacionadas con el número de vehículos autorizados.</p>
<p>Artículo 9°</p>	<p>Modifíquese el parágrafo del Artículo 5° de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. 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 defina, 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</p>	<p>Modifíquese el parágrafo del Artículo 5° de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la 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 defina, 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 deben</p>

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía. 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.	cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía. 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.
Capítulo III	Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción	<u>Licencia de conducción</u>
Artículo 10	<p>Modifíquese el párrafo del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración Párrafo 1°, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 1°. 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 un examen práctico de conducción y de una certificación aportada por el solicitante, con los debidos soportes, que permitan validar la capacidad 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. La certificación de que trata el inciso anterior podrá ser emitida por cualquier profesional con tarjeta profesional vigente para su área de experticia. Los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de caducidad de 8 años, exceptuando las multas y sanciones por infracciones relacionadas con la conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias psicotrópicas.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a un año de entrada en vigencia de esta ley, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, elaborará un programa general de formación académica teórico y práctico para obtener la licencia de conducción, que tendrá una duración entre tres y seis meses, y entre seis y doce meses cuando esta sea para la operación de un vehículo de uso público, industrial y comercial, con los respectivos niveles y la intensidad horaria para cada caso, que será implementado por las entidades públicas autorizadas en este artículo.</p>	Sin modificaciones
Artículo 11	<p>Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>Parágrafo 2°. 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. 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>	Eliminado

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>Parágrafo 3º. 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>Capítulo IV</p>	<p>Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 12</p>	<p>Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo 3º. 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>Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial; elos de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en 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 usuariosactores 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 motorizados motorizadas de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p>
<p>Artículo 13</p>	<p>Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo. 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>Sin modificaciones diferentes a la reenumeración por la eliminación del Artículo 11</p>

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
Artículo 14	Modifíquese el párrafo 1° del artículo 12° de la Ley 2251 de 2022. Parágrafo 1°. 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.	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración por la eliminación del artículo 11
Capítulo V	Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas	Sin modificaciones
Artículo 15	Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. 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, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. 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). Parágrafo 1°. 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 Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de lesionados, 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.	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración por la eliminación del artículo 11
Capítulo VI	Disposiciones Finales	Sin modificaciones
Artículo 16	En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de se-	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración por la eliminación del artículo 11

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>guridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o 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.</p>	
<p>Artículo 17</p>	<p>Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte. 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. El sistema de control y vigilancia, con el fin de garantizar su sostenibilidad, cobrará a sus usuarios una tasa definida por el Ministerio de Transporte, fijada en salarios mínimos legales diarios vigentes y se cobrarán como recuperación de los costos de la operación del sistema, para lo cual se utilizarán el siguiente Método y Sistema, teniendo en cuenta los costos administrativos, financieros, directos e indirectos, de la misma.</p> <p>Método. Conformado por las siguientes pautas técnicas para determinar las tarifas de los servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano, utilizados para el montaje, administración, capacitación, mantenimiento, reparación, renovación, operación y cobertura del servicio. En caso que deba contratarse con terceros, se considerará el valor del servicio contratado; b) Cuantificación de la inversión, construcción, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, tecnificación, modernización y desarrollo evolutivo, ampliación de servicios, actualización, alianzas estratégicas, herramientas, implementación, sostenimiento y demás gastos asociados; c) Cuantificación y valoración de los recursos necesarios para garantizar plenamente la continuidad de un servicio adecuado, consolidado, oportuno y suficiente para los usuarios de acuerdo con las funciones que cumple la Superintendencia de Transporte; d) Estimación de la cantidad promedio de utilización y proyección de los servicios generadores de la tarifa de acuerdo con variables que afecten el sistema. <p>Sistema. De conformidad con el Principio de Recuperación de Costos normado por la Constitución Política, se determinarán formas específicas de medición económica para su valoración y ponderación, teniendo en cuenta los insumos</p>	<p><u>Adicionar un inciso al Parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020 del siguiente tenor:</u> <u>La Superintendencia de Transporte no podrá contratar la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de control y vigilancia con personas que directamente o por interpuesta persona, tengan el carácter de organismo de apoyo al tránsito, autoridad de tránsito o quienes en virtud de contratación o delegación, de acuerdo con lo previsto por el Código Nacional de Tránsito, presten o hayan prestado servicios durante los dos (2) años anteriores a la firma del contrato o convenio a algún organismo de tránsito.</u></p>

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, su montaje, los factores de inversión, operación, tecnificación, modernización, desarrollo evolutivo, administración, mantenimiento, implementación, sostenimiento, reparación, actualización, renovación, cobertura, ampliación de servicios, capacitación, seguridad del sistema de la información, de su flujo y demás gastos asociados.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno nacional podrá revisar periódicamente los criterios para la determinación de las tarifas considerando posibles mejoras del sistema o análisis de incidencia económica generado por una menor o mayor utilización de servicios por diferentes factores.</p>	
Artículo 18	<p>Adiciónese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 82. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas. Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor. En el caso de los menores de cuatro (4) años, para salvaguardar su vida e integridad, se exigirá que la silla de seguridad deba estar ubicada en contramarcha del vehículo. A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p>	Incorporado en el artículo 4° del Proyecto de Ley
Artículo 19	<p>Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 72. REMOLQUE Y TRANSPORTE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, solo para que despeje la vía. Las motocicletas solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin. En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas: Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial. No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas. El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.</p>	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración por la eliminación de los artículos 11 y 18.

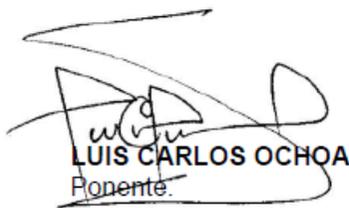
APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.</p> <p>Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías. En caso de transportar motocicletas inmovilizadas a tiempo el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.</p>	
<p>Artículo 20</p>	<p>RUTA DE ACOMPAÑAMIENTO A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito la cual deberá como mínimo promover los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, así como programas de asistencia psicosocial y de atención en salud. Además, la ruta contará con estrategias que tengan como finalidad la generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.</p>	<p>Ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con <u>la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los ministerios de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social</u> crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito, la cual deberá como mínimo promover los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, así como programas de asistencia psicosocial y de atención en salud. Además, la ruta contará con estrategias que tengan como finalidad la generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.</p>
<p>Artículo 21</p>	<p>CENTRO NACIONAL AUTOMATIZADO DE DETECCIÓN Y TRATAMIENTO DE MULTAS POR INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO. Con el propósito de garantizar la protección a la vida, a la integridad personal, disminuir las víctimas por siniestros viales y eliminar la transgresión generalizada a las normas de tránsito, el Gobierno nacional reglamentará las condiciones para la creación y operación de un Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones a las Normas de Tránsito en las vías nacionales. La reglamentación deberá establecer las condiciones necesarias para garantizar la inversión inicial, los costos de operación, funcionamiento, mantenimiento, modernización y expansión, que serán descontados de forma proporcional del recaudo por concepto de multas por infracciones al tránsito. El Centro Nacional de Detección tendrá como fines principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Registrar por medio de dispositivos de control automáticos homologados, las infracciones a la normativa relacionada con las velocidades máximas autorizadas, el respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, y las señales que obligan a los vehículos a detenerse en las vías del orden nacional; 2. Gestionar las operaciones relativas a la identificación de los de vehículos incursos en las infracciones contempladas en el numeral 1°; 3. Gestionar las operaciones necesarias para la notificación de las órdenes de comparendo y el desarrollo del debido proceso contravencional previa constatación de las infracciones contenidas 	<p>Eliminado</p>

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
	<p>en el numeral 1° por la Dirección Tránsito y Transporte de la Policía Nacional;</p> <p>4. Gestionar las respuestas y requerimientos de los infractores a las notificaciones de infracción contenidas en el numeral 1°;</p> <p>5. Gestionar el cobro y recaudo de las multas a las infracciones contenidas en el numeral 1°;</p> <p>6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará los puntos y tramos críticos para la instalación de los dispositivos de control automático, de acuerdo con los análisis de siniestralidad vial con resultado de muerte o lesión.</p> <p>La competencia para conocer de las faltas detectadas por el Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito, en única instancia, será el Superintendente de Transporte o su delegado. Los dineros recaudados por las multas impuestas en virtud del presente artículo ingresarán al Presupuesto General de la Nación una vez descontado los costos para la operación del Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito.</p> <p>Parágrafo 1°. El Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito podrá operar en las vías municipales y departamentales, urbanas y rurales de los entes territoriales, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte donde no existan Organismos de Tránsito o no tengan cobertura los Cuerpos Operativos de Control o capacidad para cubrir total o parcialmente la detección de infracciones de que trata el numeral 1° en los tramos o puntos determinados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En cuyo caso se trasladará al municipio donde ocurrió la infracción el cincuenta por ciento (50%) del valor restante del recaudo, una vez descontados los costos de operación del Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito.</p> <p>Parágrafo 2°. Sin perjuicio de las competencias que a las autoridades de tránsito le corresponden, la Policía Nacional, a través de personal adscrito a la Jefatura Nacional del Servicio de Policía, tendrá la competencia de imponer órdenes de comparendo relacionadas con el Artículo 42 del Código Nacional de Tránsito en las vías departamentales y en los municipios donde, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte, no existan o no tengan cobertura los cuerpos operativos de control de los organismo de tránsito. El proceso contravencional corresponderá adelantararlo a la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, con el apoyo de los organismos de tránsito departamentales, cuando a ello haya lugar.</p> <p>Parágrafo 3°. Quien figure como último propietario de un vehículo con matrícula vigente en el Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito deberá ser notificado acerca del vencimiento de la Póliza del SOAT a la última dirección registrada. El sistema deberá entregar el registro del parque automotor cuya póliza se encuentra vencida en el Registro Nacional de Seguros. El Ministerio de Transporte reglamentará el proceso de notificación.</p>	

APARTE NORMATIVO	TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SENADO -PLENARIA SENADO-	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA
Artículo 22	EDUCACIÓN Y PREVENCIÓN. El Gobierno nacional tendrá un plazo de 6 meses para diseñar una política pública de educación y prevención vial que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector.	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración como consecuencia de la incorporación del artículo 18 en el 4° y la eliminación de los artículos 11 y 21.
Artículo 23	ACTUALIZACIÓN DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL. El Ministerio de Transporte con el objetivo de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad vial deberá actualizar las características técnicas de señalización horizontal y pintura antideslizante, la cual deberá ser clara, intuitiva y segura, así como la demarcación de infraestructura vial en todas las carreteras del país, de acuerdo a la normativa internacional vigente.	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración como consecuencia de la incorporación del artículo 18 en el 4° y la eliminación de los artículos 11 y 21.
Artículo 24	El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte quien definirá una política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA en los elementos de seguridad personal y su acompañante.	El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, <u>quien</u> definirá una política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA <u>en los elementos de seguridad personal y su acompañante.</u>
Artículo 25	Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Sin modificaciones diferentes a la reenumeración como consecuencia de la incorporación del artículo 18 en el 4° y la eliminación de los artículos 11 y 21

9. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa me permito rendir ponencia positiva para primer debate en la Cámara de Representantes y, por tanto, solicito a la comisión dar primer debate al **Proyecto Ley número 142 de 2022 Senado, 233 de 2023 Cámara, 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.**



LUIS CARLOS OCHOA
Ponente.

10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO, 233 DE 2023 CÁMARA

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.

CAPÍTULO I

Objeto y Principios Generales

Artículo 1°. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar los derechos a la vida, 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 las zonas urbanas y rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, 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.

Artículo 2°. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Sin perjuicio de los principios establecidos en las leyes 769 de 2002 -modificada por la Ley 1383 de 2010- 1503 de 2011 -modificada por la Ley 1811 de 2016- y 2251 de 2022, 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 infraestructura de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas y privadas abiertas al público.

Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de

tránsito, transporte e infraestructura dentro de las zonas urbanas y 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.

Protección del ambiente. 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 las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

CAPÍTULO II

Sistema de Protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas

Artículo 3°. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones:

- 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.

- 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.

- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82. Cinturón de Seguridad. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de ocupantes superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas, así la licencia de tránsito del vehículo señale un número superior de ocupantes.

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. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.

Parágrafo. A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte

Artículo 5°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) 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 y características de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno nacional de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

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.

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.

Parágrafo 2°. Se adiciona un literal al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, así:

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. Parágrafo 3°: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 6°. Transporte escolar. 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 tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de sujeción y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.

Parágrafo. 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.

Artículo 7°. *Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.* El Gobierno nacional podrá diseñar 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.

Parágrafo. El programa a que se refiere el presente artículo se articulará con los mecanismos de transporte, de carácter campesino, étnico y comunitario, obedeciendo y respondiendo a las particularidades geográficas y culturales de cada región del país.

Artículo 8°. *Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29.* Sin perjuicio 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.

Se deberá garantizar como mínimo el cumplimiento de los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO₂ de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.

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.

Artículo 9°. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5° de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la 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 defina, 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 deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.

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.

CAPÍTULO III

Licencia de Conducción

Artículo 10. Modifíquese el parágrafo del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración Parágrafo 1°, el cual quedará así:

Parágrafo 1°. 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 un examen práctico de conducción y de una certificación aportada por el solicitante, con los debidos soportes, que permitan validar la capacidad 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. La certificación de que trata el inciso anterior podrá ser emitida por cualquier profesional con tarjeta profesional vigente para su área de experticia. Los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de caducidad de 8 años, exceptuando las multas y sanciones por infracciones relacionadas con la conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias psicotrópicas.

Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a un año de entrada en vigencia de esta ley, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, elaborará un programa general de formación académica teórico y práctico para obtener la licencia de conducción, que tendrá una duración entre tres y seis meses, y entre seis y doce meses cuando esta sea para la operación de un vehículo de uso público, industrial y

comercial, con los respectivos niveles y la intensidad horaria para cada caso, que será implementado por las entidades públicas autorizadas en este artículo.

CAPÍTULO IV

Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes

Artículo 11. Adiciónese un párrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 3°. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial,—los de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en 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 actores vulnerables de la vía.

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.

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 motorizados de dos ruedas que atraviesan el peaje.

Artículo 12. Adiciónese un párrafo al artículo 9° de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:

(...)

Parágrafo. 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.

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.

Artículo 13. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 12° de la Ley 2251 de 2022.

Parágrafo 1°. 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 ciclovía y ciclorruta será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.

CAPÍTULO V

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas

Artículo 14. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. 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, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. 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).

Parágrafo 1°. 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 Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de lesionados, 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.

CAPÍTULO VI

Disposiciones Finales

Artículo 15. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá 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/o 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 16. Adicionar un inciso al Parágrafo del Artículo 22 de la Ley 2050 de 2020 del siguiente tenor:

La Superintendencia de Transporte no podrá contratar la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de control y vigilancia con personas que directamente o por interpuesta persona, tengan el carácter de organismo de apoyo al tránsito, autoridad de tránsito o quienes en virtud de contratación o delegación, de acuerdo con lo previsto por el Código Nacional de Tránsito, presten o hayan prestado servicios durante los dos (2) años anteriores a la firma del contrato o convenio a algún organismo de tránsito.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 72. Remolque y transporte de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, solo para que despeje la vía.

Las motocicletas solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito

y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías. En caso de transportar motocicletas inmovilizadas a tiempo el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.

Artículo 18. Ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los ministerios de Trabajo y Salud y Protección Social crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito, la cual deberá como mínimo promover los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, así como programas de asistencia psicosocial y de atención en salud. Además, la ruta contará con estrategias que tengan como finalidad la generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.

Artículo 19. Educación y prevención. El Gobierno nacional tendrá un plazo de 6 meses para diseñar una política pública de educación y prevención vial que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector.

Artículo 20. Actualización de señalización horizontal. El Ministerio de Transporte con el objetivo de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad vial deberá actualizar las características técnicas de señalización horizontal y pintura antideslizante, la cual deberá ser clara, intuitiva y segura, así como la demarcación de infraestructura vial en todas las carreteras del país, de acuerdo a la normativa internacional vigente.

Artículo 21. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, definirá una política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA.

Artículo 22. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



LUIS CARLOS OCHOA
Ponente.