



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 452

Bogotá, D. C., lunes, 22 de abril de 2024

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.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 SEGUNDO 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., 17 abril de 2024

Señor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado, número 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 segundo debate al **Proyecto de**

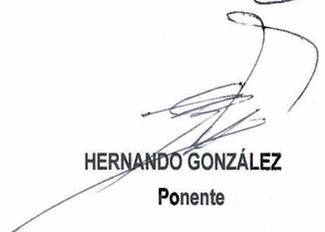
Ley número 142 de 2022 Senado, 233 de 2023 Cámara, por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones.

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 segundo debate.


CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO 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.

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 23 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, Béner 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 2º 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.

La ponencia para Primer Debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes fue publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1569 de 2023. El día 28 de noviembre de 2023 en sesión de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes fue aprobado el texto del Proyecto de Ley en primer debate.

Finalmente, por decisión de la Mesa Directiva de esta célula legislativa, fueron designados como ponentes para segundo debate, los representantes a la Cámara *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Luis Carlos Ochoa y Hernando González*.

2. OBJETO DEL PROYECTO

De acuerdo con lo propuesto en el artículo 1º de la iniciativa, el Proyecto de Ley tiene como propósito establecer disposiciones que permitan garantizar los derechos a la vida, la salud y la integridad personal 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, 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.

Es importante destacar que la seguridad vial ha dejado de ser un asunto exclusivamente de ingeniería y no se refiere solo a la circulación e interacción de vehículos motorizados, sino a un conjunto de soluciones desde la planificación urbana y la gestión del transporte, aceptándose cada vez más el enfoque holístico que ofrece la salud pública como área del conocimiento para el estudio y seguimiento de este fenómeno. Proteger la vida y la salud de quienes participan en la movilidad demanda una comprensión profunda de la problemática de los incidentes viales y los factores que la desencadenan. Además, es necesario considerar las complejas relaciones económicas, sociales y productivas que influyen en esta problemática. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha resaltado la importancia de las circunstancias en las que las personas crecen, trabajan, viven y envejecen, ya que estas circunstancias afectan directamente su exposición a riesgos que repercuten en su salud (PNSV, 2022-2031, pág. 26).

Según la Organización Mundial de la Salud¹, en el mundo, los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de 5 a 29 años; cada año, las colisiones causadas por el tránsito provocan la muerte de

¹ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

aproximadamente 1,3 millones de personas; casi la mitad de las defunciones por esta causa afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, a peatones, ciclistas y motociclistas; a pesar de que en los países de ingresos medianos y bajos circula aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo, en ellos se registra el 93% de las defunciones relacionadas con estas colisiones; las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

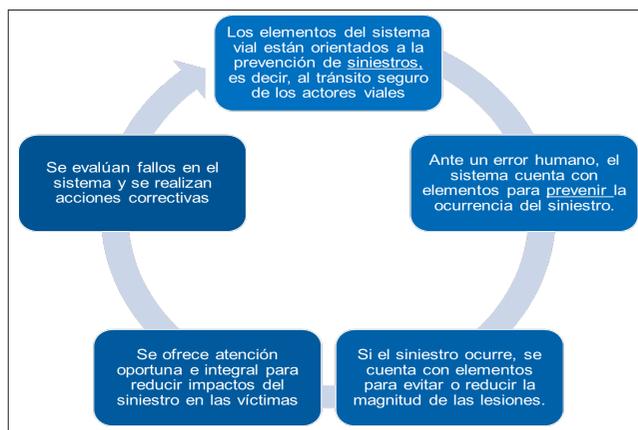
Esto ha obligado a analizar el tema desde una perspectiva holística, buscando plantear diferentes estrategias, herramientas, instrumentos y medidas que permitan, eficazmente, contribuir a atacar esta problemática. Entre dichos instrumentos se han planteado internacionalmente el enfoque de sistema seguro y visión cero.

En este marco se han recomendado internacionalmente y se han adoptado por parte de muchos países medidas que tienden a cumplir el objetivo de evitar que la población mundial siga terminando su vida o cambiando su plan existencial como consecuencia de los siniestros viales. Entre dichas medidas, se encuentran (i) Proporcionar infraestructuras seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito, (ii) Promulgar y hacer cumplir normas de seguridad sobre los vehículos de motor (control electrónico de estabilidad, protección de los peatones incluye parachoques más blandos y modificaciones de la parte frontal de los vehículos, reglamentación de los cinturones de seguridad y sus anclajes, reglamentación de los sistemas de retención infantil), (iii) Crear sistemas organizados e integrados de atención de emergencia prehospitalaria y en centros de salud. (Salve VIDAS Paquete de medidas técnicas de seguridad vial. Organización Mundial de la Salud).

El Decreto número 1430 de 2022, en cumplimiento de lo previsto por el Artículo 4° del Código Nacional de Tránsito, estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, dentro del cual se adoptó en Colombia la estrategia de Sistema Seguro, el cual se concibe como aquel que reconoce que los seres humanos cometen errores y que el cuerpo humano es frágil y tiene un límite hasta el cual es capaz de absorber las fuerzas de impacto sin sufrir lesiones. Por lo tanto, considera que la seguridad vial es una responsabilidad compartida de todos los actores de un sistema de movilidad, principalmente de quienes toman las decisiones de diseño y planeación de infraestructura pública y de los servicios asociados; por ende, todos los elementos de este sistema debieran reunirse en una cadena de seguridad integrada, donde los elementos se conjuguen para reducir la probabilidad de ocurrencia de un incidente grave, aun cuando uno o más elementos fallen (FIT, 2017).

La siguiente figura muestra la visión integral propuesta por el sistema seguro:

Figura 1 Visión integral del Sistema Seguro



Fuente: Tomado de (PNSV, 2022-2031)

En ese marco, el sistema Seguro se fundamenta en cinco principios que guían la planificación y la implementación de las estrategias para una movilidad segura:

1. El ser humano comete errores que pueden originar incidentes viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.
2. El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un incidente.
3. La seguridad vial es una responsabilidad compartida.
4. Proactividad en la gestión de la seguridad vial.
5. Interacción dinámica de los elementos de un sistema seguro para aumentar la protección de los actores viales.

Ahora bien, para entender mejor la problemática a nivel nacional, es importante mencionar que la siniestralidad vial se ha convertido en uno de los principales riesgos para la salud pública; de acuerdo a datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, el año 2022 ha sido el año en el que se ha presentado un mayor número de víctimas mortales, 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 problemática 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 con respecto al año 2022, son las muertes en siniestros

viales, en un 46.27%; en lo corrido del año 2023 los registros preliminares del mismo Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) (1° de enero a 25 de marzo de 2023) señalan aumentos del 10.2%.

El registro de lesiones no mortales supera medio millón de personas atendidas a través de la 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 a la obligación que tiene el Estado de 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 artículo 82, con los derechos colectivos, entre ellos el derecho a la conservación del espacio público en condiciones adecuadas.

Es trascendental, además de todo lo anterior, traer a colación el estudio realizado por la Contraloría General de la Nación sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dado a conocer a la opinión pública el pasado mes de diciembre del año 2023, donde realiza algunas consideraciones sobre la seguridad vial², entre las cuales, sobresalen las siguientes de relevancia para el presente proyecto de ley:



9. Conclusiones y recomendaciones

> Mortalidad

En el año 2022 fueron reportados por el DANE 8717 muertes por lesiones de causa externas por transporte terrestre con una tasa de 16,87 por cada 100 mil habitantes. Los reportes preliminares indican que la mortalidad al finalizar el año 2023 superará el período anterior que ha sido el mayor durante el siglo XXI.

En el análisis realizado en lo corrido del año 2023 quedó evidenciada una tendencia creciente de víctimas, destacando que este fenómeno epidemiológico impacta cada vez más la salud de los colombianos:

- En el país, del total de todas las muertes, las causadas por lesiones en transporte pasaron del noveno lugar al octavo lugar en la frecuencia según las cifras del DANE.
- Desde hace más de diez años es la primera causa de muerte por lesiones externas en las mujeres y con una tendencia creciente.
- Para los hombres en el grupo de causas generales, las lesiones causadas en el transporte pasaron de ser la sexta causa a la quinta causa de muerte, es decir, para un hombre es más probable fallecer de manera prematura en un siniestro vial que por infecciones respiratorias o enfermedades hipertensivas.
- Para los Niños, Niñas y Adolescentes, la única causa de muerte violenta que ha tenido una variación creciente es la de eventos de transporte con un 11%; han muerto 395 menores. Los homicidios, suicidios y accidentales han decrecido.
- Adicionalmente hoy, los eventos de transporte son la primera causa de muerte violenta en adultos mayores, en 2023 han perdido la vida 1.293 personas.

> El fenómeno en los territorios

Territorialmente a octubre de 2023 se encontró que, en cinco departamentos, Meta, Caldas, Cundinamarca, Boyacá y Casanare, y en 379 municipios las muertes por siniestros viales superan los casos de homicidios. Lo mismo sucede en las capitales: Ibagué, Tunja, Manizales, Montería, Florencia, Mítú, Villavicencio, Yopal, Mocoa y Pasto. Este comportamiento donde la seguridad en las vías afecta más que las agresiones (homicidios) debería llamar la atención de manera prioritaria sobre la implementación de medidas para pacificar las vías.

Frente a las acciones de control de conductas de riesgo, hay que señalar que actualmente la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional cuenta con 4.612 funcionarios para todo el país, número que ha venido en descenso; pese a que los conductores y el parque automotor en el país se ha incrementado. Es decir, para ejercer el control del tránsito en territorio se hace

necesario fortalecer las medidas con agentes civiles o con mecanismos de dispositivos automáticos o Fotodetección, ya que esta es una de las medidas comprobadas que ayuda a reducir los muertos y lesionados por causa del transporte.

> Lesionados

El seguimiento a la evolución de los casos de lesionados sobrevivientes continúa siendo un tema pendiente de gestión y sobre el cual se deben fortalecer las acciones de consolidación de información para las intervenciones con base en evidencia. En el desarrollo del estudio se identificaron diferentes fuentes de datos que tienen el potencial para ser integradas para el seguimiento epidemiológico de este flagelo; datos de entidades tales como: INMLCF, Ministerio de Salud y Protección Social, la ADRES, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Transporte, RUNT, SIMIT, Fasecolda, DANE, Superintendencia Financiera, Superintendencia Nacional de Salud, Superintendencia de Transporte podrían aportar para el desarrollo de indicadores.

Una de las debilidades en el dimensionamiento del impacto en la salud de los lesionados por causa externa en eventos de transporte es limitarlo a los reportes de las valoraciones medicolegales. Por ejemplo, para el año 2022, la Agencia Nacional de Seguridad Vial publicó en la página oficial 32.235 personas lesionadas valoradas por Medicina Legal y en contraste en los pagos de servicios de salud, presentados en el informe, de atenciones en salud a las víctimas por pagos con cargo a la póliza SOAT y los NO SOAT, están cercanas al millón de casos. Es claro que no todos los lesionados pasan por el sistema médico legal, además se desconoce la gravedad de las lesiones y sus consecuencias.

Toda esta problemática de salud, que impacta mayoritariamente a los hombres, tiene unas consecuencias socioeconómicas y psicológicas en las víctimas y sus seres queridos, especialmente en las mujeres. El sufrimiento psicológico que conlleva la pérdida de su cónyuge, un hijo o las secuelas físicas de los sobrevivientes y las actividades de cuidado, también pueden amenazar el empoderamiento económico que esta crisis tiene para las mujeres.

Es necesario de manera prioritaria del abordaje epidemiológico integral de este fenómeno de morbimortalidad de causa externa y violenta. El liderazgo del Ministerio de Salud y Protección Social es fundamental para que con base en la evidencia se realicen las intervenciones en salud de manera priorizada y articulando a los actores involucrados tanto en el orden nacional como territorial.

> Colombia comparado con otros países

En el análisis comparativo, con los 34 países miembros del IRTAD, se evidencia que, pese a que el 85% de los integrantes ha logrado en los últimos cinco años reducir el número de muertes como

consecuencia de siniestros viales, Colombia (10.2%) está en el grupo de países donde el fenómeno se incrementó por encima del 5.2% en los casos de fatalidades reportadas con relación a las muertes promedio comparadas 2017-2019. Contrastando el desempeño de las medidas de seguridad vial, con el indicador de la tasa de muertes en siniestros viales por cada 100.000 habitantes, del grupo que reporta al IRTAD, Colombia (14.2) para el año 2021 es el miembro que tiene la tasa más alta. Lo anterior significa que Colombia es el lugar donde un ciudadano tiene el más alto riesgo de morir en el tráfico de los 34 países miembros del IRTAD.

> Balance de los resultados de política pública

De acuerdo con lo evidenciado en el estudio, puede afirmarse que el país cuenta con un marco estratégico sólido reflejado en diferentes planes de política pública para la gestión de la seguridad vial. Además, se tiene una entidad líder con recursos, una política pública con enfoque en sistema seguro definida para una década, normatividad y regulación en infraestructura y vehículos, formación, tecnología, información y conectividad. Así mismo, desde hace más de 30 años, para atenciones en salud e indemnizaciones a las víctimas se cuenta con los recursos del régimen del SOAT con cobertura universal.

Sin embargo, el balance de resultados muestra un incremento de los muertos y de esta manera los resultados se alejan cada vez más de las metas propuestas de reducción de víctimas fallecidas y lesionadas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, desde hace 10 años, tiene por Ley funciones de liderazgo en las intervenciones de prevención que a la fecha no se han visto reflejadas en resultados de reducción de este flagelo. La Contraloría General de la República lo ha dejado en evidencia en varias oportunidades en el marco de las auditorías realizadas a la política pública de seguridad vial.

> Impactos fiscales de la siniestralidad vial

Durante la vigencia del 2022, los recursos totales por expedición de pólizas SOAT que incluye las transferencias y contribuciones de ley fueron cerca de \$ 6 billones. De estos, la ADRES contó con más de \$ 2.37 billones, destinando \$30.000 millones para el pago de reclamaciones por las diferentes coberturas por siniestros de tránsito, \$1.69 billones para financiar el régimen contributivo y \$ 27.000 millones en otros pagos.

Sin embargo, como consecuencia de la implementación del Decreto 2497 de 2022, mediante el cual se establecieron las tarifas diferenciales por riesgo SOAT; los recursos de la ADRES en el 2023 tendrán una reducción estimada superior a los \$300.000 millones. Adicionalmente, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público debe garantizar la financiación de los pagos de gastos médicos y hospitalarios de las víctimas atendidas por las pólizas de los rangos diferenciales que superen los

El número de reclamaciones pagadas por la ADRES por las indemnizaciones "No SOAT", solo en 2022 superaron los 330.000 casos y alrededor del 50% asociados a vehículos fantasmas³⁸. Los casos "No SOAT" están relacionados con un ciudadano que infringió las normas: el vehículo identificado que no contaba con la póliza y sobre el cual la ADRES puede iniciar un proceso de repetición, el vehículo en fuga al cual puede identificarse la placa y los casos de los vehículos fantasmas. A estos últimos casos consideramos se les debe prestar especial atención, tanto por la seguridad ciudadana como porque estas reclamaciones pueden estar asociadas a un fraude.

Por parte de las aseguradoras autorizadas para expedir el SOAT en 2022 se reconocieron pagos por indemnizaciones que superaron los \$2,19 billones, de los cuales cerca al 90% fueron gastos médicos, quirúrgicos y hospitalarios prestados a más de 830.000 personas³⁹. De las cuales aquellas afectadas con incapacidad permanente reportadas durante el periodo fueron más de 10.500.

En total, las reclamaciones de víctimas relacionadas a las indemnizaciones por gastos médicos, quirúrgicos farmacéuticos y hospitalarios, incapacidad permanente, transporte y muerte y gastos funerarios, con cargo al sistema SOAT, pagados por las aseguradoras y por la ADRES, en el año 2022, superaron el millón de casos y el monto de las reclamaciones pagadas fue superior a los \$2,7 billones. Las tendencias de víctimas y atenciones continúan en aumento.

² CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. "Evaluación del Impacto Fiscal de la Siniestralidad Vial en el Sistema de Salud". Diciembre de 2023.

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, la integridad personal y la salud de los actores viales en nuestro país.

4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El texto aprobado en la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes está dividido en 5 Capítulos y 23 artículos, el cual 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 reglas para los vehículos de dos ruedas.

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

Finalmente, el Capítulo Quinto 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, 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 Artículo 4° Cinturón de Seguridad

Esta disposición establece reglas sobre el uso y disposición del cinturón de seguridad, partiendo de la base irrefutable de la obligatoriedad de su uso como medida de seguridad pasiva, no obstante, se propone adicionar un párrafo para que el reglamento pueda establecer excepciones a dicha regla general de acuerdo a las condiciones técnicas de determinados tipos de vehículos, tales como: las motocicletas, que por sus características técnica y condiciones de uso no exigen la utilización de dicho dispositivo, pero se condicionan dichas excepciones a (i) razones técnicas, (ii) características de los vehículos y (iii) características del servicio que prestan ciertos vehículos.

7.2 Artículo 9° modificación al párrafo del artículo 5° de la Ley 2251 de 2022

El Ministerio de Transporte se pronunció sobre la redacción de esta propuesta, solicitando válidamente que se sujetara a las disposiciones que reglamentaran esta materia, lo cual se torna razonable en la medida en que se trata de un tema de un gran contenido técnico y requiere, para su correcta aplicación, la

realización de estudios y análisis de tal magnitud, por ello, se adiciona la expresión “*los actos administrativos que contengan*”.

7.3 Sobre los Aforos en los Peajes

El artículo 10 del proyecto de ley, entre otros aspectos, pretende establecer la obligación de realizar aforos para las estaciones de peaje de los vehículos de dos ruedas, a este respecto conviene indicar que no es un objetivo de este proyecto de ley, y tampoco de esta célula legislativa en estos momentos, regular lo relacionado con el cobro de peajes para estos tipos de vehículos; igualmente, conviene atender la recomendación realizada por la Asociación Nacional de Industriales en el concepto allegado al trámite del presente proyecto de ley, donde indicó que:

“Exigir nuevas inversiones a las estaciones de peaje, obligándolos a realizar aforos a vehículos de dos ruedas, sería perjudicial para estas entidades concesionadas, y si no lo son, una carga fiscal injustificada al Estado (Invias). Esto, debido a que es una condición que bien pudiese ser cubierta por estudios técnicos que las entidades administradoras o concesionarios de las vías nacionales pudiesen realizar, de tiempo en tiempo, a su costo, o en aquellos que se harían como producto de la implementación del párrafo 3° en este artículo propuesto del artículo 12 del proyecto de ley. Agregar nuevas obligaciones al Estado y/o a los concesionarios de las vías que administran los peajes, sobre todo por los costos de gestión de la nueva infraestructura y los sistemas de información necesarios, tendría un impacto fiscal importante, sin que, a cambio, existan beneficios reales para la población. Así las cosas, se propone eliminar el apartado que impondría la obligatoriedad a las estaciones de peajes de realizar inversiones para el registro de aforo de vehículos de dos ruedas”.

En virtud de lo anterior, esta ponencia recomienda la eliminación de dicha obligación y por lo tanto, de esta disposición.

7.4 Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país, Artículo 13.

La Ley 2251 de 2022, en su artículo 16, dispuso que cuando en los siniestros viales no se presenten víctimas mortales o lesionados, no se hace necesaria la presencia de autoridades de tránsito y, por consiguiente, la emisión del Informe Policial de Accidentes de Tránsito, lo cual ha generado que estos siniestros no aparezcan reportados en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, con lo que se produce el espacio para la generación de subregistros de los mismos, por ello se propone que, atendiendo la relevancia que tienen las estadísticas en esta materia para la identificación de los lugares de mayor riesgo en la conducción, se establezca la obligación a las compañías aseguradoras para que reporten los siniestros que conozcan en virtud a las actividades que realizan y a los ciudadanos en los choques simples.

7.5 Financiación de los Planes, Programas y Proyectos en Seguridad Vial.

El artículo 14 de la iniciativa establece la posibilidad de que el Estado promueva mecanismos de financiación para la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial en las entidades territoriales, para lo cual, considera esta ponencia, es fundamental dar la posibilidad al Ministerio de Transporte para que establezca las reglas y condiciones de dicha financiación, y con ello hacer coherentes las políticas a nivel nacional en materia de seguridad vial y la ejecución coherente del Plan Nacional de Seguridad Vial como política nacional en dicha materia.

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

Esta materia es abordada en dos disposiciones del texto aprobado en el Primer debate del proyecto de ley a saber: (i) el artículo 15 y (ii) el artículo 22.

7.6.1 Artículo 15 del Texto Aprobado en Primer Debate en la Comisión Sexta Permanente de la Cámara de Representantes.

En esta disposición se pretendía establecer una restricción para que aquellas empresas que prestan servicios a los ciertos vigilados por la Superintendencia de Transporte que sean vigilados a través de los sistemas de control y vigilancia de dicha entidad, no pudiesen fungir también como operadores de dicho sistema, fundamentado ello en los posibles conflictos de interés que se pudiesen presentar al tener ambas condiciones.

Al respecto es de anotar que fueron allegados a los ponentes diferentes comunicaciones de actores externos al proceso donde se plantearon diferentes argumentos por los cuales se considera inconveniente mantener dicha disposición y se hace necesaria su eliminación.

Quienes prestan el servicio para el sistema de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte fungen como operadores de una plataforma o software que de acuerdo con las condiciones técnicas y tecnológicas que disponga la entidad administradora, construyen reportes de hallazgos y evitan que los procesos realizados por los organismos de apoyo se hagan por fuera de los parámetros establecidos por la normatividad actual sin que entren a valorar, decidir, investigar, indagar o decidir si dichos hallazgos constituyen violación a las normas de tránsito, dicha tarea está radicada única y exclusivamente en cabeza de la Superintendencia de Transporte.

Por otra parte, la Ley 2050 de 2020 estableció unas condiciones específicas para el sistema de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, entre ellas la forma de contratación, para cuyo proceso debe sujetarse a las previsiones de carácter general, impersonal y abstracto previstas por el ordenamiento jurídico, entre ellas lo correspondiente a las causales de inhabilidad incompatibilidad y conflictos de intereses que tengan los posible proponentes dentro del proceso, por lo tanto, no

es del resorte del legislador establecer condiciones especiales para un proceso de contratación dado que ello podría ir en contravía de ese carácter general, impersonal y abstracto que debe tener, por regla general, el trámite legislativo.

Además de lo anterior, los procesos de contratación deben tener como principio la libre competencia, lo cual implica la necesidad de eliminar cualquier tipo de barrera que pueda conllevar a la disminución en el número de participantes en los procesos de selección, lo anterior teniendo en consideración que son innumerables las autoridades de tránsito y organismos de apoyo al tránsito que se apoyan en plataformas y procesos tecnológicos basados en las TIC para prestar los servicios a sus usuarios.

Es de anotar además que el proceso de contratación del sistema de control y vigilancia es un proceso particular y específico de una entidad que debe partir de la experiencia y el conocimiento del sector, lo cual pueden acreditar quienes ya conocen y han interactuado con este.

Otro de los aspectos que eventualmente podría estar en ciernes en esta materia es lo relacionado con la neutralidad tecnológica lo cual implica, entre otras cosas, que el Congreso de la República debe garantizar que sean las organizaciones, –en este caso la Superintendencia de Transporte–, quienes determinen cuál sería la mejor y más conveniente tecnología para cumplir los objetivos que tiene el sistema de control y vigilancia.

Con fundamento en lo anterior, se propone la eliminación del artículo 15 del proyecto de ley

7.6.2 Artículo 22 del proyecto de ley

El artículo 22 del proyecto de ley versa sobre la modificación o adición del artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, norma esta que regula las tarifas de los sistemas de control y vigilancia a cargo de la Superintendencia de Transporte, los cuales han sido objeto de creación y regulación por los artículos 22 y 23 de la Ley 2050 de 2020, los artículos 8° y 15 de la Ley 2251 de 2022, el artículo 4° de la Ley 2283 de 2023 y el artículo 180 de la Ley 2294 de 2023.

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.

Es de mencionar, que en aras de respetar el principio democrático y aun cuando en el primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, el ponente no avaló la proposición que fue aprobada e incluida como artículo 22 del texto aprobado allí, debe hacerse un análisis de su contenido para efectos de evaluar la necesidad o no de su mantenimiento en esta ponencia.

La Sentencia de la Corte Constitucional C-927 de 2006, define que las contraprestaciones que surgen por el permiso para el uso del espectro electromagnético, por la autorización para la instalación de redes de telecomunicaciones y por las concesiones que legitiman la prestación de los servicios de transmisión de datos, tienen la naturaleza de ingresos no tributarios del Estado, cuyo origen es la expedición de un título habilitante de raigambre voluntario o contractual, sujeto a la previa y expresa aprobación del Estado. No se trata de obligaciones tributarias pues lejos de tener su fuente en un acto legal impositivo, proceden de la libre iniciativa de un particular que pretende beneficiarse o lograr un margen de utilidad por el uso o la explotación de un bien propiedad exclusiva del Estado.

En cuanto a los alcances y objetivos de los sistemas de control y vigilancia, ha de advertirse que no se realiza ninguna modificación con respecto a lo establecido en la norma que se pretende modificar y se mantiene **exclusivamente para los organismos de apoyo al tránsito, en el marco del Código Nacional de Tránsito, sin que se extienda a otros modos o modalidades de transporte o a otros vigilados diferentes a los organismos de apoyo al tránsito**, tal como lo establecieron las demás normas que preceden a esta.

Ahora bien, la Corte Constitucional mediante el Comunicado 1° del 31 de enero y 1° de febrero de 2024, dio a conocer el sentido de la Sentencia C-020 de 2024 por medio de la cual decidió “*Declarar INEXEQUIBLE, por el cargo relacionado con el desconocimiento de los principios de consecutividad e identidad flexible, el aparte del artículo 15 de la Ley 2251 de 2022 según el cual “[p]ara 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”*”. (subrayas y negrillas propias)

Las razones que llevaron al alto tribunal constitucional a tomar esta decisión radicarón fundamentalmente en el desconocimiento a los principios de consecutividad e identidad flexible, al haber sido incorporado su texto solo hasta el tercer debate (primero de cámara), no haberse discutido su contenido en el seno del Senado de la República y al no encontrar sustentada su relación directa con el contenido del proyecto.

Lo anterior nos pone en el escenario de una inexistencia jurídica del sistema y el método para el cálculo de la tarifa de los sistemas de control y vigilancia en la actualidad, siendo llamado el legislador, tal como se sustentó en líneas anteriores, a llenar dicho vacío normativo.

Tal como lo manifestaron varios de los intervinientes externos en el trámite del presente proyecto de ley, entre ellos el Ministerio de Transporte, y como lo consideró la Plenaria del Honorable Senado de la República y la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes al aprobar la inclusión del artículo en el texto del proyecto, la figura de los sistemas de control y vigilancia, así como su correcto funcionamiento, son valiosos para mantener un control sobre los organismos de apoyo al tránsito, en la medida que estos actores no solo tienen encomendada la conducción de personas, animales y mercancías de un lugar a otro (empresas de transporte) sino también labores de trascendencia pública, como son la de garantizar que los aspirantes a tener una licencia de conducción (i) estén capacitados teórica y prácticamente para maniobrar un vehículo (centros de enseñanza automovilística), (ii) estén dentro de los rangos de capacidad física, mental y de coordinación para conducir un vehículo (centros de reconocimiento de conductores), (iii) verificar que los vehículos que circulan por el territorio nacional estén en correctas condiciones de operación, funcionamiento y seguridad (centros de diagnóstico automotor), etc.

Es de anotar que el texto de esta disposición quedó incorporado y fue discutido en el Segundo Debate al presente proyecto de ley en la sesión de la Plenaria del Senado de la República realizada el día 29 de agosto de 2023 tal como aparece en la *Gaceta del Congreso* número 1253 del 13 de septiembre de 2023.

Ahora bien, el presente proyecto de ley pretende “...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...” constituyéndose ello en el marco de referencia para determinar las disposiciones que pueden ser incorporadas dentro del trámite del mismo. Al respecto, y tal como se ha indicado en líneas anteriores, debe indicarse que la implementación, correcta operación y funcionamiento, así como la sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, está íntimamente relacionada con la función que en sí cumplen los organismos de apoyo al tránsito, dado que lo que se pretende con dicha herramienta es que éstos cumplan sus funciones de acuerdo con la ley, funciones que están directamente ligadas a la seguridad vial como eje de la movilidad, seguridad vial que tiene como sustrato la protección de la vida y la integridad de los actores de la movilidad.

Como colofón de todo lo anterior, ha de tenerse en consideración que en las recomendaciones del estudio realizado por la Contraloría General de la República se indicó que “*Se recomienda avanzar en la consolidación de la información, analítica e Interoperatividad de las bases de datos asociadas a la gestión de la seguridad vial disponibles en diferentes entidades para avanzar en el seguimiento*

de la prevención y atención a los siniestros de tránsito. De igual manera, implementación de herramientas tecnológicas de control y seguimiento a la política pública con el fin de fortalecer la vigilancia y control fiscal agregando valor a la gestión estatal en asuntos estratégicos para el país y aportando en acciones que se traduzcan en el cumplimiento de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”.

7.7. MODIFICACIÓN ARTÍCULO 20.

Ante la alarmante situación de siniestralidad vial en Colombia y la necesidad apremiante de salvaguardar la vida y bienestar de sus ciudadanos, resulta imperativo que el gobierno colombiano implemente medidas efectivas de control en las vías a través de la instalación de dispositivos SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito) en los municipios. La instalación de dispositivos SAST no solo tiene el potencial de reducir la incidencia de accidentes de tráfico y el número de víctimas fatales, sino que también desempeña un papel crucial en la promoción de una cultura de respeto a las normas de tránsito y una conducción más responsable. Al crear un entorno vial donde las infracciones sean identificadas y sancionadas de manera eficiente, se envía un mensaje claro de que la impunidad no será tolerada y que la seguridad de los ciudadanos es una prioridad absoluta.

Además, la implementación de una plataforma de denuncias ciudadanas fomentará la conciencia sobre la importancia de la seguridad vial y la responsabilidad individual al volante. Al visualizar el impacto directo de las acciones imprudentes en las vías a través de la tecnología que cada ciudadano tiene en sus manos, los conductores pueden ser más conscientes de sus comportamientos y tomar decisiones más seguras mientras conducen.

Es importante destacar que la efectividad de las medidas de control y vigilancia en vía no solo radica en la capacidad de detectar infracciones, sino también en la capacidad de las autoridades para aplicar medidas correctivas y preventivas de manera justa y equitativa. Esto implica la necesidad de un marco legal claro y transparente que respalde la implementación y el uso adecuado de esta tecnología, así como la capacitación adecuada para aquellos encargados de administrar y mantener estos dispositivos.

En última instancia, la implementación de mecanismos y canales de denuncia representa un paso significativo hacia la construcción de un entorno vial más seguro y protegido para todos los usuarios de la vía y es a su vez, una medida que requiere el compromiso y la colaboración de todas las partes interesadas, incluido el gobierno, las autoridades locales, la sociedad civil y los ciudadanos, con el fin de lograr un cambio positivo y duradero en la seguridad vial del país, generando apropiación y concientización respecto a la importancia del respeto por las normas viales.

8. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|--------------------|---|--|
| CAPÍTULO I | Objeto y Principios Generales | Sin modificaciones |
| Artículo 1º | <i>Objeto.</i> 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 1º. 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 todo 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 2º | 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 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 la infraestructura 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 estos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente. | Artículo 2º. 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 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 la infraestructura 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 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 | CAPÍTULO II. Sistema de Protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|---|---|
| <p>Artículo 3º</p> | <p>Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2º de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. | <p>Sin modificaciones</p> |
| <p>Artículo 4º</p> | <p>Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo.</p> <p>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</p> | <p>Artículo 4º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. <u>Con las excepciones que determine el Ministerio de Transporte, los vehículos automotores deberán contar con cinturones de seguridad en todas sus sillas, acorde con el número de ocupantes registrados para cada vehículo.</u> 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.</p> <p>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 y traseros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.</p> <p>Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los vehículos registrados que no cuenten con cinturones.</p> <p>Parágrafo 2º. 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> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|---|--|
| | | <p><u>Para los vehículos fabricados a partir del 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></p> <p><u>Parágrafo 3°. A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.</u></p> |
| <p>Artículo 5°</p> | <p>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor. Los menores de doce (12) años de edad, con una estatura inferior a ciento cincuenta (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 1°. Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a ciento cincuenta (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: E.5. Aquellos conductores que transporten menores de doce (12) años de edad de menos de ciento cincuenta (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</p> | <p>Artículo 5°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor. <u>en todos los vehículos de servicio particular</u>, los menores de doce (12) años de edad, con una estatura inferior a ciento cincuenta (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 <u>o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.</u></p> <p>Las condiciones y características <u>de los cinturones de seguridad y de las sillas de retención infantil, en los vehículos de servicio público, así como el desempeño del sistema de retención infantil para todo tipo de vehículos, así como las condiciones del transporte de niños en motocicleta, deben ser reglamentadas por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular.</u> 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 1°. Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a ciento cincuenta (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: E.5. Aquellos conductores que transporten menores de doce (12) años de edad de menos de ciento cincuenta (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</p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|--|---|
| | <p>sistema de retención infantil definida para menores de quince (15) meses. Se les inmovilizara el vehículo.</p> <p>Para lo dispuesto en el presente literal se debe tener en cuenta lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 82 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Parágrafo 3°. Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> | <p>sistema de retención infantil definida para menores de quince (15) meses. Se les inmovilizara el vehículo.</p> <p>Para lo dispuesto en el presente literal se debe tener en cuenta lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 82 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Parágrafo 3. Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> |
| <p>Artículo 6°</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 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.</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>Sin modificaciones</p> |
| <p>Artículo 7°</p> | <p>Transporte de niños, niñas y adolescentes en vehículos de dos ruedas motorizadas desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno nacional deberá reglamentar las condiciones de viaje en motocicleta de niñas, niños y adolescentes. Será necesario especificar las condiciones técnicas para los menores que por su estatura no puedan pisar el posapiés del vehículo. En el mismo sentido, para mejorar la seguridad vial de los menores, se deberá considerar los sistemas de retención que garanticen una mejor estabilidad sobre la motocicleta, la reducción de la velocidad para prevenir probabilidades de siniestralidad con los pasajeros más vulnerables y el uso de todo el equipo de protección cuando se transportan en una motocicleta (casco, reflectivos, ropa adecuada, calzado). Lo anterior en un plazo máximo de 12 meses a partir de la aprobación de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo. El reglamento a que se refiere el presente 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>Transporte de niños, niñas y adolescentes en vehículos de dos ruedas motorizadas desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno nacional deberá reglamentar las condiciones de viaje en motocicleta de niñas, niños y adolescentes. Será necesario especificar las condiciones técnicas para los menores que por su estatura no puedan pisar el posapiés del vehículo. En el mismo sentido, para mejorar la seguridad vial de los menores, se deberá considerar los sistemas de retención que garanticen una mejor estabilidad sobre la motocicleta, la reducción de la velocidad para prevenir probabilidades de siniestralidad con los pasajeros más vulnerables y el uso de todo el equipo de protección cuando se transportan en una motocicleta (casco, reflectivos, ropa adecuada, calzado). Lo anterior en un plazo máximo de 12 meses a partir de la aprobación de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo. El reglamento a que se refiere el presente se articulará artículo, se modulará 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 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 in-</p> | <p>Se Corrigen unos términos del parágrafo</p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|---|---|
| | <p>clusión 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. Sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 “Plan Nacional de Desarrollo Colombia: potencia mundial de la Vida”, todos los vehículos matriculados en Colombia y/o aquellos matriculados en el extranjero que ingresan temporalmente a Colombia, deben estar amparados por el SOAT y poseer la revisión Tecno-mecánica en el plazo legal establecido.</p> | <p>Parágrafo. Sin perjuicio perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 “Plan Nacional de Desarrollo Colombia: potencia mundial de la Vida”, todos los vehículos matriculados en Colombia y/o aquellos matriculados en el extranjero que ingresan temporalmente a Colombia, deben estar amparados por el SOAT los seguros obligatorios de ley y contar con el certificado de la revisión Tecno Técnico-mecánica en el plazo legal establecido.</p> |
| <p>Artículo 9º</p> | <p>Modifíquese el parágrafo del Artículo 5º 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 8º 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.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p> | <p>Artículo 9º. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5º 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 8º de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años, los actos administrativos que contengan 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.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|--------------------|---|--|
| CAPÍTULO III | Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes. | CAPÍTULO III. Vehículos de dos ruedas motorizadas; y patinetas. y aforo en peajes. |
| Artículo 10 | <p>Adiciónese un párrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>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.</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 de dos ruedas que atraviesan el peaje.</p> | <p>Adiciónese un párrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>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.</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 de dos ruedas que atraviesan el peaje.</p> |
| Artículo 11 | <p>Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</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 Air Bags de acuerdo a la tecnología desarrollada, 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>Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</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 Air Bags de acuerdo a la tecnología desarrollada (<u>siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta</u>), 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> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|---|---|
| <p>Artículo 12</p> | <p>Modifíquese el párrafo 1° del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p> <p>Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para la circulación en vía pública por la calzada para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y ciclorruta será hasta de veinticinco (25) kilómetros por hora.</p> | <p>Sin modificaciones</p> |
| <p>CAPÍTULO IV</p> | <p>Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p> | <p>Sin modificaciones</p> |
| <p>Artículo 13</p> | <p>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).</p> <p>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.</p> | <p>Artículo 13. 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), <u>están obligados al reporte de la totalidad de los datos exigidos por el correspondiente formato adoptado por el Ministerio de Transporte.</u> 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).</p> <p>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.</p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|--------------------|---|--|
| | <p>Parágrafo 2º. Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p> | <p>Parágrafo 2º. <u>Con el fin de evitar la generación de subregistros en siniestralidad, las compañías aseguradoras deberán reportar mensualmente al Registro Único Nacional de Tránsito, a través del Registro nacional de Seguros, los siniestros viales de que tengan conocimiento y en los cuales de acuerdo con lo previsto por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 no sea obligatorio el Informe Policial de Accidentes de Tránsito por no presentarse víctimas.</u></p> <p>Parágrafo 3º. Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p> <p>Parágrafo 4º. <u>Los funcionarios que tengan a su cargo el registro IPAT, deberán realizarlo en un plazo no mayor a los quince (15) días siguientes a la ocurrencia del siniestro, so pena de incurrir en falta disciplinaria.</u></p> <p>Parágrafo 5º. <u>Los ciudadanos que se vean involucrados en choque simple, podrán reportar la ocurrencia a la autoridad de tránsito para que sea registrada la ocurrencia del siniestro a las plataformas RUNT y la que implemente la ANSV en cumplimiento de este artículo.</u></p> |
| CAPÍTULO V | Disposiciones Finales | Sin modificaciones |
| Artículo 14 | <p>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.</p> | <p>Artículo 14. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá estructurar un modelo de financiación total o parcial, 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. <u>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la financiación, entre ellas las reglas para sus convocatorias, de manera tal que se incentive el ejercicio de acciones efectivas para reducir la siniestralidad.</u></p> |
| Artículo 15 | <p>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.</p> | Se elimina todo el artículo |
| Artículo 16 | <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</p> | <p>Sin modificaciones. (Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos) Artículo 15.</p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|---|---|
| | <p>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.</p> <p>Las motocicletas sólo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinada a tal fin.</p> <p>En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:</p> <p>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.</p> <p>Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.</p> <p>No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.</p> <p>El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.</p> <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 17</p> | <p>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.</p> | <p>(Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos)</p> <p>Artículo 16. 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.</p> <p><u>Parágrafo. Se faculta a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para crear e implementar el Sistema Integral de Orientación para las víctimas de Siniestros viales, con la finalidad de realizar la asesoría jurídica, atención psicosocial y brindar acompañamiento para la inclusión en programas de</u></p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|--------------------|---|--|
| | | <u>rehabilitación de las personas en condición de discapacidad por siniestros viales. Dicha entidad creará el Sistema Integral de Orientación en un plazo de doce (12) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</u> |
| Artículo 18 | 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. | (Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos) Artículo 17. Sin modificación |
| Artículo 19 | 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. | (Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos) Artículo 18. 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 20 | 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. | (Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos) Artículo 19. <u>Adiciónese los siguientes párrafos al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021:</u> <u>Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito deberán implementar plataformas o canales que permitan a los ciudadanos registrar denuncias y pruebas que soporten la comisión de infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción, las cuales permitan con claridad, integridad y soporte tecnológico establecer la fecha, hora, lugar y placa del vehículo que cometió la infracción. Las pruebas y reportes acerca de la comisión de infracciones de tránsito una vez sean recibidas a través de estas plataformas, deberán tramitarse por la autoridad de tránsito de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito y el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017.</u> <u>Parágrafo 2°. La instalación de equipos tecnológicos que permitan identificar conductas de las que tratan los literales a), b), c) y e) del presente artículo no requerirán autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, su puesta en operación deberá ser notificada por el organismo de tránsito a la ANSV previo al inicio de operación para que sea registrado en el sistema de información de foto detección de la ANSV, los equipos que se instalen deberán cumplir con las características técnicas expedidas por el Ministerio de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los requisitos de señalización.</u> 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. |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|--|--|
| <p>Artículo 21</p> | <p>Todos los infractores que tengan pendiente el pago de las multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pagos por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 30 de diciembre de 2023, podrán acogerse por única vez, dentro de los seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, previo asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUN, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.</p> <p>Parágrafo 1º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en la Ley 1696 de 2013.</p> <p>Parágrafo 2º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.</p> | <p>(Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos)</p> <p>Artículo 20. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 30 de diciembre de 2023, podrán acogerse, por <u>una</u> única vez, dentro de los seis (6) meses <u>siguientes</u>, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, previo asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUNT, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.</p> <p>Parágrafo 1º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en la Ley 1696 de 2013.</p> <p>Parágrafo 2º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.</p> |
| <p>Artículo 22</p> | <p>Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.</p> <p>Artículo 15. 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.</p> <p>La tarifa señalada en el presente artículo será definida por el Ministerio de Transporte, fijada en salarios mínimos legales diarios vigentes y se calculará teniendo en cuenta los siguientes criterios:</p> <p>a) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de re-</p> | <p>(Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos)</p> <p>Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.</p> <p>Artículo 15. 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 <u>tarifa</u> se calculará de acuerdo al histórico de tramites registrados en el RUNT.</p> <p>La tarifa señalada en el presente artículo será definida por el Ministerio de Transporte, fijada en salarios mínimos legales diarios vigentes y se calculará teniendo en cuenta los siguientes criterios:</p> <p>a) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de re-</p> |

| APARTE NORMATIVO | TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN VI DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA |
|---------------------------|--|---|
| | <p>curso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará el valor del servicio contratado;</p> <p>b) Cuantificación de la inversión, construcción, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, tecnificación, modernización y desarrollo evolutivo;</p> <p>c) 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> <p>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, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, su montaje, los factores de 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> | <p>curso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará el valor del servicio contratado;</p> <p>b) Cuantificación de la inversión, construcción, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, tecnificación, modernización y desarrollo evolutivo;</p> <p>c) 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> <p>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, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, su montaje, los factores de 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 1º. 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> <p>Parágrafo 2º. <u>La Superintendencia de Transporte a través de los SICOV deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.</u></p> |
| <p>Artículo 23</p> | <p>Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> | <p>(Cambia numeración del artículo dada la eliminación de artículos).</p> <p>Artículo 22. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> |

9 PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, respetuosamente rendimos informe de ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes y, por tanto, solicitamos a la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes dar segundo 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.


 CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
 Coordinador Ponente


 LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
 Ponente


 HERNANDO GONZÁLEZ
 Ponente

10 TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO 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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto y Principios Generales

Artículo 1°. Objeto. 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 todo el territorio nacional, 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 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 la infraestructura 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.

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. Con las excepciones que determine el Ministerio de Transporte, los vehículos automotores deberán contar con cinturones de seguridad en todas sus sillas, acorde con el número de ocupantes registrados para cada vehículo.

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 y traseros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.

Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los vehículos registrados que no cuenten con cinturones.

Parágrafo 2°. Para los vehículos fabricados a partir del 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.

Parágrafo 3°. A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.

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

Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos los vehículos de servicio particular, los menores de doce (12) años de edad, con una estatura inferior a ciento cincuenta (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 o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.

Las condiciones y características de los cinturones de seguridad y de las sillas de retención infantil, en los vehículos de servicio público, así como el desempeño del sistema de retención infantil para todo tipo de vehículos, así como las condiciones del transporte de niños en motocicleta, deben ser reglamentadas por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular.

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 ciento cincuenta (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. Aquellos conductores que transporten menores de doce (12) años de edad de menos de ciento cincuenta (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 quince (15) meses. Se les inmovilizará el vehículo.

Para lo dispuesto en el presente literal se debe tener en cuenta lo dispuesto en el inciso 3° del artículo 82 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 vehículos de dos ruedas motorizadas desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno nacional deberá reglamentar las condiciones de viaje en motocicleta de niñas, niños y adolescentes. Será necesario especificar las condiciones técnicas para los menores que por su estatura no puedan pisar el posapiés del vehículo. En el mismo sentido, para mejorar la seguridad vial de los menores, se deberá considerar los sistemas de retención que garanticen una mejor estabilidad sobre la motocicleta, la reducción de la velocidad para prevenir probabilidades de siniestralidad con los pasajeros más vulnerables y el uso de todo el equipo de protección cuando se transportan en una motocicleta (casco, reflectivos, ropa adecuada, calzado). Lo anterior en un plazo máximo de 12 meses a partir de la aprobación de la presente Ley.

Parágrafo. El reglamento a que se refiere el presente artículo se modulará 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.

Parágrafo. Sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 “Plan Nacional de Desarrollo Colombia: potencia mundial de la Vida”, todos los vehículos matriculados en Colombia y/o aquellos matriculados en el extranjero que ingresan temporalmente a Colombia, deben estar amparados por los seguros obligatorios de ley y contar con el certificado de la revisión Técnico-mecánica en el plazo legal establecido.

Artículo 9°. Modifíquese el párrafo 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, los actos administrativos que contengan 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

Vehículos de dos ruedas motorizadas y patinetas.

Artículo 10. 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.

Artículo 11. Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la 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 Air Bags de acuerdo a la tecnología desarrollada (**siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta**), 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 12. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.

Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para la circulación en vía pública por la calzada para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y ciclorruta será hasta de veinticinco (25) kilómetros por hora.

CAPÍTULO IV

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

Artículo 13. 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), están obligados al reporte de la totalidad de los datos exigidos por el correspondiente formato adoptado por el Ministerio de Transporte. 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 1º. 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 2º. Con el fin de evitar la generación de subregistros en siniestralidad, las compañías aseguradoras deberán reportar mensualmente al Registro Único Nacional de Tránsito, a través del Registro nacional de Seguros, los siniestros viales de que tengan conocimiento y en los cuales de acuerdo con lo previsto por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 no sea obligatorio el Informe Policial de Accidentes de Tránsito por no presentarse víctimas.

Parágrafo 3º. Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.

Parágrafo 4º. Los funcionarios que tengan a su cargo el registro IPAT, deberán realizarlo en un plazo no mayor a los quince (15) días siguientes a la ocurrencia del siniestro, so pena de incurrir en falta disciplinaria.

Parágrafo 5º. Los ciudadanos que se vean involucrados en choque simple, podrán reportar la ocurrencia a la autoridad de tránsito para que sea registrada la ocurrencia del siniestro a las plataformas RUNT y la que implemente la ANSV en cumplimiento de este artículo.

CAPÍTULO V

Disposiciones Finales

Artículo 14. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá estructurar un modelo de financiación total o parcial, 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.

El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la financiación, entre ellas las reglas para sus convocatorias, de manera tal que se incentive el ejercicio de acciones efectivas para reducir la siniestralidad.

Artículo 15. 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 destinada 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 si no 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 16. 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.

Parágrafo. Se faculta a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para crear e implementar el Sistema Integral de Orientación para las víctimas de Siniestros viales, con la finalidad de realizar la asesoría jurídica, atención psicosocial y brindar acompañamiento para la inclusión en programas de rehabilitación de las personas en condición de discapacidad por siniestros viales. Dicha entidad creará el Sistema Integral de Orientación en un plazo de doce (12) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 17. 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 18. 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 19. Adiciónese los siguientes párrafos al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.

Parágrafo 1º. Los organismos de tránsito deberán implementar plataformas o canales que permitan a los ciudadanos registrar denuncias y pruebas que soporten la comisión de infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción, las cuales permitan con claridad, integridad y soporte tecnológico establecer la fecha, hora, lugar y placa del vehículo que cometió la infracción. Las pruebas y reportes acerca de la comisión de infracciones de tránsito una vez sean recibidas a través de estas plataformas, deberán tramitarse por la autoridad de tránsito de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito y el artículo 8º de la Ley 1843 de 2017.

Parágrafo 2º. La instalación de equipos tecnológicos que permitan identificar conductas de las que tratan los literales a), b), c) y e) del presente artículo no requerirán autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, su puesta en operación deberá ser notificada por el organismo de tránsito a la ANSV previo al inicio de operación para que sea registrado en el sistema de información

de foto detección de la ANSV, los equipos que se instalen deberán cumplir con las características técnicas expedidas por el Ministerio de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los requisitos de señalización.

Artículo 20. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 30 de diciembre de 2023, podrán acogerse, por una única vez, dentro de los seis (6) meses siguientes, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, previo asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUNT, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.

Parágrafo 1º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, no se aplicará para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito impuestas a conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en la Ley 1696 de 2013.

Parágrafo 2º. La condición especial de pago establecida en el presente artículo no afecta las destinaciones de los recursos establecidas en los artículos 10 y 160 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.

Artículo 15. 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 tarifa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.

La tarifa señalada en el presente artículo será definida por el Ministerio de Transporte, fijada en salarios mínimos legales diarios vigentes y se calculará teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- b) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. 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:
- c) Estimación de la cantidad promedio de utilización y proyección de los servicios generadores de la tarifa de acuerdo con variables que afecten el 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, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, su montaje, los factores de 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.

Parágrafo 1°. 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.

Parágrafo 2°. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.

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


CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 17 de abril de 2024

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado “POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS, MEDIANTE UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes CIRO RODRIGUEZ (COORDINADOR PONENTE), LUIS CARLOS OCHOA, HERNANDO GONZALEZ

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 257 / 17 de abril de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario