



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1136

Bogotá, D. C., viernes, 9 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.coJAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 021 DE 2024 CÁMARA HONORABLES SENADORAS NADIA BLEL SCAFF Y SOLEDAD TAMAYO TAMAYO

por medio de la cual se establece una política pública en salud y protección social a favor de las personas afectadas por la tuberculosis y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 25 de julio de 2024

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente de la Cámara de Representantes

La Ciudad.

Asunto: Solicitud de adhesión como coautora al Proyecto de Ley número 021 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establece una política pública en salud y protección social a favor de las personas afectadas por la tuberculosis y se dictan otras disposiciones.

Cordial saludo:

De manera respetuosa y de conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, de común acuerdo me permito solicitar que se me adhiera como coautora del **Proyecto de Ley número 021 2024 Cámara, por medio de la cual se establece una política pública en salud y protección social a favor de las personas afectadas por la Tuberculosis y se dictan otras disposiciones**, de común acuerdo con la autora del proyecto de ley.

Lo anterior, fundamentado en la relevancia del proyecto de ley para la salud pública de Colombia y nuestro interés por defender su trámite en el Senado de la República.

Cordialmente,

NADIA BLEL SCAFF
Senadora de la República
Partido Conservador ColombianoSOLEDAD TAMAYO TAMAYO
Senadora de la República
Partido Conservador Colombiano
Autora del Proyecto de Ley 21 de 2024 Cámara

* * *

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

Bogotá, D. C., agosto de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

Reciba un cordial saludo, doctor:

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

- Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.**

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5ª de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

De los honorables congresistas,


ANA PIZOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGUEZ PIRAGUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024
CÁMARA

por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.

CAPÍTULO I

Herramientas para una Seguridad vial efectiva

Artículo 3º. Zonas de siniestralidad: El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.

Artículo 4º. Competencias en seguridad vial. Los entes territoriales a través de las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) promoverán en la comunidad educativa de las instituciones de educación preescolar, básica y media, el desarrollo de competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Educación liderará el desarrollo de pruebas de medición de competencias en seguridad vial a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal. Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.

Parágrafo 2º. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará

programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.

Artículo 5º. En el marco de la autonomía académica, las Instituciones Educativas podrán dentro de su proyecto educativo institucional el desarrollo de las competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.

Artículo 6º. Cultura Ciudadana asociada a la Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, diseñarán dentro de los planes de movilidad, acciones que promuevan cambios culturales en la conducta de los ciudadanos en carreteras y vías, a través de:

1. Campañas de concientización sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública.
2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes.
3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales.
4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes.
5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores.

Parágrafo. Para asegurar el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en este artículo, se implementará un sistema de monitoreo de seguridad vial bajo la supervisión de los organismos de tránsito de cada entidad territorial. El sistema de monitoreo presentará informes anuales a las Comisiones Sextas del Congreso de la República donde se incluyan estadísticas actualizadas, evaluaciones de impacto y recomendaciones para mejorar la seguridad vial en sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 7º. Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos. Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos.

Parágrafo. Los organismos de tránsito trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.

CAPÍTULO II

Incentivos a la conducción responsable

Artículo 8º. Incentivo en el impuesto sobre vehículos automotores. Las Entidades Territoriales podrán decretar un descuento hasta del quince por ciento (15%) en el pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, para los propietarios que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.

Este descuento será acumulable a los descuentos ya contemplados en cada entidad territorial para incentivar el pago del referido impuesto.

Artículo 9º. Incentivo en el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT). Tendrán derecho a un descuento del 10% en el costo del valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante un (1) año; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.

Artículo 10. Incentivo en trámites de la licencia. Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente.

Artículo 11. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará los incentivos a la conducción responsable contenidos en los artículos 8º, 9º, 10.

CAPÍTULO III

Transporte escolar

Artículo 12. Requisitos del conductor de vehículo de transporte escolar. Los conductores de vehículo de transporte escolar deberán cumplir con las particularidades y responsabilidades asociadas al transporte escolar, por lo cual tendrán los siguientes requisitos para ejercer su labor:

1. No tener antecedentes penales relacionados con delitos contra la libertad, integridad y formación sexual de persona menor de 18 años. Para ello, se realizará una verificación exhaustiva de sus registros judiciales por parte de las entidades de transporte escolar e instituciones educativas.
2. Los conductores deberán someterse a una prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores.
3. Mantener los vehículos en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día.

4. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales.
5. Deberá garantizar que el vehículo de ruta escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad.

Artículo 13. Planes permanentes de priorización de tránsito en la vía. El Ministerio del Transporte en articulación con las entidades competentes en el orden nacional y territorial, determinará el desarrollo de planes permanentes de priorización de tránsito en la vía como carriles exclusivos, horarios específicos, entre otras medidas, para los vehículos que presten servicio de transporte escolar, en las que se reconozca la prelación de los derechos de los niños y niñas, y el cuidado de ellos en la vía.

Artículo 14. Seguimiento de los planes de movilidad escolar: El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales realizarán un seguimiento y evaluación anual a las Instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar y el cual deberá contener como mínimo: zonas seguras alrededor de las instituciones educativas para el ascenso y descenso de los estudiantes, caminos y entornos escolares seguros y educación vial.

Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las demás normas que le sean contrarias.


ANA POLYA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024
CÁMARA

por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objetivo de la iniciativa

La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.

II. Contenido del Proyecto de Ley

El Proyecto de Ley consta de 15 artículos, incluida la vigencia.

Artículo 1°. El objetivo de este artículo es establecer medidas que promuevan la responsabilidad y seguridad vial, por medio del desarrollo de acciones que fortalezcan y fomenten la educación y cultura vial, y así garantizar una movilidad segura.

Artículo 2°. Se busca fortalecer la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en las zonas donde estén ubicadas cámaras de detección de velocidad.

Artículo 3°. Establece que el Ministerio de Transporte mejorará la señalización en zonas de alto riesgo de accidentes y cerca de cámaras de velocidad, utilizando demarcación especial, elementos reflectivos y radares preventivos. El objetivo es aumentar la visibilidad y la identificación para mejorar la seguridad vial.

Artículo 4°. Indica que los entes territoriales con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), promoverán competencias en seguridad vial en instituciones educativas desde preescolar hasta media. Esto incluye desarrollar hábitos y comportamientos seguros para prevenir accidentes.

Artículo 5°. Permite que las Instituciones Educativas incluyan el desarrollo de competencias en seguridad vial dentro de su proyecto educativo institucional, bajo los lineamientos de la Ley 1503 de 2011 y en el marco de su autonomía académica.

Artículo 6°. Aborda la promoción de una cultura ciudadana en seguridad vial, con campañas de concientización, educación vial para conductores y peatones, políticas públicas de prevención de accidentes, y medidas de seguridad para proteger a los ocupantes de vehículos.

Artículo 8°. Permite a las Entidades Territoriales otorgar un descuento de hasta el 15% en el impuesto sobre vehículos automotores a propietarios que no hayan sido sancionados por infracciones de tránsito en el último año, salvo suspensión o cancelación de la licencia.

Artículo 9°. Establece un descuento del 10% en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para propietarios de vehículos sin sanciones por infracciones en el último año, también excluyendo casos de licencia suspendida o cancelada.

Artículo 10. Ofrece un descuento del 20% en trámites de licencia de conducción (recategorización, renovación, refrendación) para conductores sin sanciones de tránsito en el año previo a la solicitud del trámite.

Artículo 11. Obliga al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, a reglamentar estos incentivos dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la ley.

Artículo 12. Establece requisitos para los conductores, incluyendo antecedentes penales limpios, pruebas psicológicas periódicas, mantenimiento técnico de vehículos, y la prohibición de conducir bajo influencia de alcohol u otras sustancias.

Artículo 13. Dispone que el Ministerio de Transporte, junto con entidades competentes,

desarrollará planes de priorización de tránsito para vehículos de transporte escolar, garantizando la seguridad y prioridad de los niños en la vía.

Artículo 14. Establece un seguimiento anual por parte del Ministerio de Transporte y la ANSV a las instituciones educativas para evaluar la implementación de planes de movilidad escolar, que deben incluir zonas seguras, entornos escolares seguros y educación vial.

Artículo 15. Establece la vigencia de la ley y deroga disposiciones anteriores que puedan entrar en conflicto con esta.

III. Justificación del Proyecto

• Seguridad vial: una razón de fondo

Durante las últimas décadas el mundo entero ha sido testigo del crecimiento de la siniestralidad vial. Recientemente, organismos de carácter supranacional se han dado a la tarea de analizar la situación de los países y, como resultado, han sido elaborados informes que contienen recomendaciones para reducir los índices de víctimas fatales y lesionados por causa de los siniestros viales, que se han convertido en un desafío para la calidad de vida de los habitantes del planeta.

El último “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023” publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) revela datos alarmantes sobre la seguridad vial a nivel global. A pesar de los esfuerzos realizados, los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de muerte, especialmente entre los niños y jóvenes de 5 a 29 años.

Según el informe, anualmente fallecen aproximadamente 1,19 millones de personas en accidentes de tráfico. Esto equivale a una muerte cada 27 segundos. Aunque se ha registrado una disminución del 5% en el número de muertes desde 2010, los accidentes de tráfico continúan representando una grave crisis sanitaria mundial.

“El 53% de las víctimas mortales de accidentes de tránsito son usuarios vulnerables de la vía pública, con estos porcentajes: peatones (23%); conductores de vehículos de dos y tres ruedas, como motocicletas (21%); ciclistas (6%); y usuarios de dispositivos de micromovilidad, como los patinetes electrónicos (3%). Las víctimas mortales entre los ocupantes de automóviles y otros vehículos ligeros de cuatro ruedas descendieron ligeramente y ahora representan el 30% del total.”¹

El informe también destaca que las muertes por accidentes de tráfico están desproporcionadamente concentradas en países de ingresos bajos y medianos, donde el riesgo de morir en un accidente de tráfico es tres veces mayor que en los países de ingresos altos.

“Nueve de cada 10 fallecimientos se registran en países de ingresos medianos y bajos, y, aun así, la cifra de víctimas mortales en esos países es desproporcionadamente alto si se compara con el

¹ A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo - Comunicado de prensa de la OMS, 13 de diciembre de 2023 - Ginebra, Suiza

número de vehículos y carreteras de que disponen. En concreto, el riesgo es tres veces mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos y, sin embargo, los primeros tienen apenas el 1% del parque mundial de vehículos de motor.”²

Es de resaltar, que el informe señala la necesidad de emplear acciones basadas en evidencia que ayuden a mejorar la seguridad vial. Solo una cuarta parte de los países tienen políticas efectivas en este sentido, lo que deja a muchos usuarios de la vía peligrosamente expuestos.

- **Siniestralidad Vial en Colombia**

Las cifras de seguridad vial en Colombia son preocupantes y reflejan la necesidad urgente de mejorar las condiciones y la cultura de tránsito en el país. Según la Contraloría entre 2022 y 2023, el índice de muertes por accidente de tránsito ha aumentado de manera preocupante y calificó estos sucesos como, “un problema prioritario de salud pública en el país.”³

La Contraloría en el marco del seguimiento a la política pública de seguridad vial, reitera su preocupación por la población afectada en eventos de transporte. Según la entidad, “en los años 2022 y 2023 se tuvieron los registros más altos del siglo XXI, superando las 8.600 víctimas. Esta causa ocupa el octavo lugar de muerte general en la población en Colombia y es la quinta para los hombres; en el caso de las mujeres, es el primer motivo de muerte violenta.”⁴

De los análisis expuestos por la entidad se destaca especialmente la afectación generada en accidentes de tránsito a la población de especial cuidado:

“En el 2023 fallecieron 535 niñas, niños y adolescentes (NNA) en eventos de transporte, siendo la única causa de muerte violenta con una variación creciente del 9% respecto al año 2022; los homicidios, suicidios y accidentales en este grupo poblacional, decrecieron.

Adicionalmente, los siniestros viales para el año 2023 fueron la primera causa de muerte violenta en la población de adultos mayores, en donde se perdieron 1.768 vidas, con un incremento de un 6% con relación al año 2022.”

En la “Evaluación del impacto fiscal de la siniestralidad vial en el sistema de salud” se determinó por parte de la Contraloría que en el año 2022 las atenciones de víctimas “superaron el millón de casos por atenciones en salud, incapacidad permanente, transporte, muerte y gastos funerarios, todo ello con un monto superior a \$2.7 billones.”

Estos resultados muestran que aún están muy distantes de las metas que ha trazado el Gobierno nacional, la política pública de Seguridad Vial tiene como meta “reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2030”.

“En los años 2022 y 2023, la meta en cantidad de personas fallecidas por año estaba definida en 7.015 y 6.675 respectivamente y, la lamentable realidad, según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, es que hubo 8.469 y 8.546 personas fallecidas en eventos de transporte para estos periodos, respectivamente.” (Contraloría General de la República)

La Contraloría General debido al descubrimiento frente a este tema como un problema público, reflejado en la Salud pública, debido a que los siniestros viales y sus efectos negativos por estas muertes prematuras y lesiones graves, generan grandes consecuencias sociales y económicas reflejadas en la calidad de vida de las víctimas y sus familias. Hace un llamado a que todos los involucrados en este sistema de la movilidad en el país, diseñen e implementen medidas de salud y seguridad vial, que mejoren su articulación y prioricen la adopción de acciones necesarias y suficientes que garanticen la disminución de la alta siniestralidad vial en el país.

El citado ⁵órgano de control fiscal, en un evento sobre tal temática, realizado el once de diciembre de 2023, expresó:

“Bogotá, 11 de diciembre de 2023.- La siniestralidad vial en Colombia se convirtió en una epidemia silenciosa y en ascenso, afirmó el Vicecontralor en funciones de Contralor General de la República, Carlos Mario Zuluaga Pardo, al poner de presente como las muertes por accidentes viales superan las del conflicto armado, el microtráfico y otro tipo de actividades.

“El país no solamente puede seguir hablando de paz, de mesas de negociación, sin reconocer la importancia que tiene este asunto en la sociedad, que le está quitando la vida a muchos colombianos”, anotó.

“Tener fuera del debate, de la agenda pública nacional, los asuntos relacionados con las muertes que ocasiona la siniestralidad vial, sin tener que compararlas con las muertes ocasionadas por la violencia y la guerra, muestra un país que está negando la posibilidad de recuperar y salvar vidas”, consideró.

Aseguró que el balance de resultados en este tema se aleja cada vez más de las metas propuestas de reducción de muertes y lesionados y mencionó entonces dos cifras preocupantes al respecto:

** 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%.*

² A pesar de los notorios progresos la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo - Comunicado de prensa de la OMS, 13 de diciembre de 2023 - Ginebra, Suiza

³ Foro de Seguridad Vial, 11 de diciembre 2023, informe Contraloría General de la República.

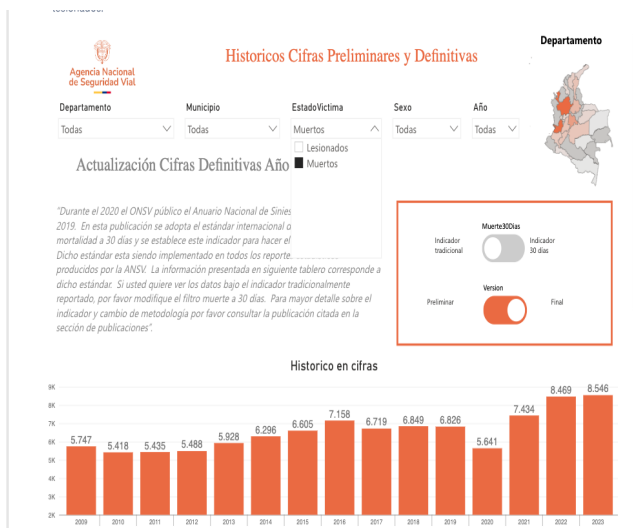
⁴ <https://www.contraloria.gov.co/es/w/126-la-contralor%C3%ADa-general-reitera-su-preocupaci%C3%B3n-por-los-altos-%C3%ADndices-de-sioiestralidad-vial-eo-el-pa%C3%ADs-y-por-sus-jmpactos-eo-la-numerosa-poblaci%C3%B3n-afectada?linktype=0>

⁵ <https://www.contraloria.gov.co/es/w/206-siniestralidad-vial-en-colombia-es-una-epidemia-afirma-contralor-en-funciones>

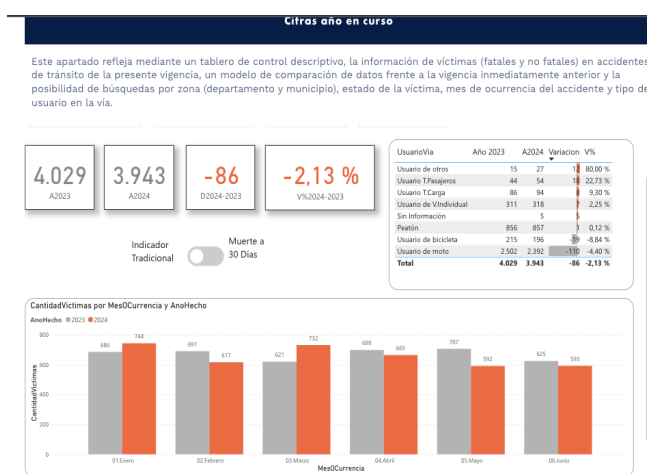
* Para los hombres en el grupo de causas generales, las lesiones causadas en el transporte pasaron de ser la sexta causa a la quinta causa de muerte, es decir, para un hombre es más probable fallecer de manera prematura en un siniestro vial que por infecciones respiratorias o enfermedades hipertensivas.

El Contralor en funciones insistió en la necesidad de engranar de una mejor forma la operación y la atención de este flagelo que se está consumiendo la vida de muchos colombianos” (resaltado en negrilla fuera de texto).

En efecto, para el caso de fallecidos por siniestros viales, pasamos de 5.247 en el año 2009, a 8.546 en el año 2023; tal como se evidencia en la siguiente gráfica publicada por el ⁶Observatorio de Seguridad Vial del país:

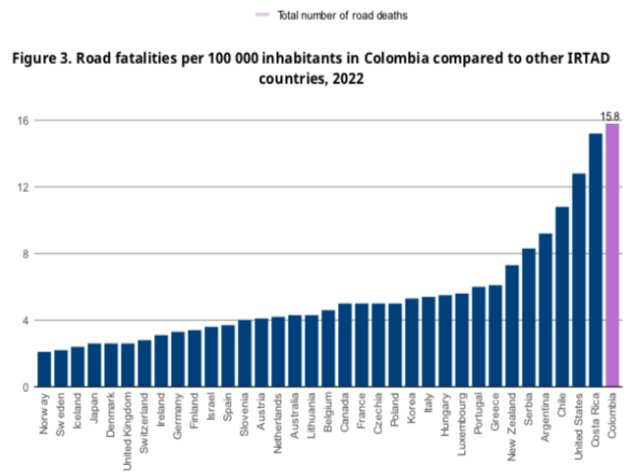


Así mismo en lo corrido del presente año 2024 (enero a junio), han fallecido por siniestros viales 3.943 personas, presentando un leve descenso (2.13%) comparado con el primer semestre de 2023, como se puede observar igualmente en la siguiente gráfica,⁷ publicada por el citado Observatorio de Seguridad Vial:



Adicionalmente Colombia ocupa el deshonroso primer puesto en materia de siniestralidad vial, entre 35 países, según el informe publicado por

el ⁸International Transport Forum en el año 2023, como bien puede observarse en la siguiente imagen:



Por otra parte, es importante igualmente resaltar que durante los últimos quince años (2009 a 2024), viene Colombia presentando cifras de fallecidos por siniestros viales en constante aumento, lo cual sencillamente es inaceptable, y a ese ritmo estará el país lejos de alcanzar los objetivos fijados por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) y de la Organización Mundial de la Salud (OMS), como es la reducción en un 50% de fallecidos y lesionados por siniestralidad vial durante el periodo 2021-2030, dentro del marco de declaratoria de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.

En concordancia con lo expuesto en el párrafo inmediatamente anterior, recientemente la Asamblea General de Naciones Unidas (ONU), expidió el pasado 27 de junio de 2024, la resolución A/Res/78/290, en la cual en sus numerales 1, 3, 5, 6 y 9 entre otros establecen: “1. insta a los Estados Miembros y a los actores pertinentes a acelerar y redoblar los esfuerzos encaminados a aplicar el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, haciendo de la seguridad vial una prioridad política y garantizando su relevancia en la agenda más amplia del desarrollo sostenible”; “3. Alienta a los Estados Miembros a establecer mecanismos de coordinación interministerial, especialmente entre los ministerios de salud, transporte, educación, infraestructura, interior y medio ambiente, con el fin de abordar las cuestiones transversales que repercuten en todos los sectores implicados en los asuntos relacionados con la seguridad vial; “5. Exhorta a los Estados Miembros a aplicar un enfoque de sistema seguro mediante políticas que promuevan el diseño y la ingeniería de infraestructura vial urbana y rural segura; fijar límites de velocidad adecuados y seguros junto con medidas de gestión de la velocidad apropiadas (...); 6. Invita a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes a que aprovechen el recientemente proclamado Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible, que comenzará en 2026, como una oportunidad para incorporar la seguridad vial como parte fundamental de la agenda

⁶ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%2F%2FC3%ADsticas/historico-victimas>

⁷ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%2F%2FC3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

⁸ Fuente: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf>

para el transporte sostenible, especialmente más allá de la fecha límite actual, de 2030, establecida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible; 9. *Invita* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes, en particular a la sociedad civil, a colaborar con los gobiernos y las autoridades locales para poner en marcha intervenciones y estrategias de prevención específicas para cada contexto que incluyan campañas masivas de sensibilización sobre seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigidas a todas las partes interesadas en el transporte vial, que respondan a las necesidades y problemas de seguridad vial de las comunidades”. (Lo resaltado en negrilla fuera de texto).

Así mismo en la citada resolución les recuerda a los Estados Miembros, “*Que en 2026 se alcanzará el hito de mitad de periodo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y el calendario para conseguir la meta, en 2030, de reducir en un 50 % el número de muertes y lesiones*”. (Resaltado en negrilla y subraya fuera de texto).

- **Cultura y educación vial**

El incremento de accidentabilidad en las vías ha llevado a las autoridades a analizar los factores que podrían estar contribuyendo a esta tendencia al alza. Se ha observado que las imprudencias no solo provienen de los peatones, sino también de motociclistas y conductores.

Se ha logrado evidenciar que uno de los problemas de la seguridad vial es que existe una falta de cultura ciudadana que contribuye significativamente a los accidentes, ya que no se respetan las señalizaciones ni los semáforos, lo que aumenta el riesgo de colisiones⁹.

Y es que como ha quedado evidenciado, los problemas debido a la falta de cultura vial están dejando resultados mortales. El Partido MIRA desde el año 2011 avizó acciones orientadas a fortalecer una cultura de la seguridad vial, por lo que es autor de la ley 1503 de 2011, a partir de la cual, entre otros aspectos, se establece como obligatoria la enseñanza en seguridad vial en todas las instituciones educativas.

Este es un aspecto muy importante, que se ha venido analizando con el Ministerio de Educación, y reconociendo los avances que se han hecho para lograr, en el marco de la autonomía académica de las instituciones, que los estudiantes desarrollen estas competencias para salvar vidas.

Por esto, con el fin de seguir mejorando en la cultura y educación vial, en especial desde los niños, niñas y adolescentes de nuestro país, con el fin de aportar a la disminución de las cifras de accidentalidad vial, es necesario reforzar y establecer medidas que desarrollen competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.

Así como fortalecer el acompañamiento a los entes territoriales para garantizar la implementación de las orientaciones pedagógicas y herramientas desarrolladas por el Ministerio de Educación, en apoyo con el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en temas de seguridad vial, para lograr avances reales, es necesario tener incidencia en los planes de desarrollo territoriales y en las políticas territoriales.

En Colombia se desarrollan planes de movilidad tienen como objetivo mejorar la eficiencia del transporte, reducir la congestión y promover la seguridad vial. Y parte integral de estos planes es el deber ser del desarrollo de una cultura vial sólida y consciente.

Por esto, el fin de estos planes y programas de movilidad no deben solo buscar mejorar la infraestructura y los sistemas de transporte, sino también inculcar una cultura vial basada en el respeto, la responsabilidad y la seguridad. La educación vial desde una edad temprana, junto con campañas continuas de sensibilización y mejoras en la infraestructura, son esenciales para lograr una movilidad más segura en Colombia.

- **Zonas de siniestralidad en Colombia**

En Colombia, las zonas de siniestralidad vial son áreas donde se concentran un alto número de accidentes de tránsito. Estas áreas suelen ser identificadas a través de estudios y estadísticas recopiladas por diferentes entidades, como el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y la Policía Nacional.

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) identificaron las 10 ciudades del país donde se producen más muertes por accidentes de tránsito, las cuales son: Yopal, San Andrés y Mocoa muestran las tasas más altas, y le siguen Puerto Carreño, Villavicencio, Riohacha, San José del Guaviare, Armenia, Popayán y finalmente Montería¹⁰.

Sin embargo, las zonas de alta siniestralidad vial en Colombia se concentran principalmente en grandes ciudades y en ciertas carreteras nacionales. Ejemplo de esto son: Bogotá, Medellín y Cali, esto debido a que existen varios elementos que pueden generar un siniestro vial en las principales vías de las ciudades capitales del país, en la mayoría los accidentes son provocados por el exceso de velocidad, seguido de la falta de experiencia del conductor o por fallas técnico mecánicas¹¹.

Por las anteriores razones, La Federación de Aseguradores de Colombia (Fasecolda), presentó un mapa de accidentalidad vial de las capitales enunciadas como una herramienta que permita

⁹ Exceso de velocidad y desobedecer las señales de tránsito, las principales causas de siniestralidad vial en el país | ANSV.

¹⁰ Estas son las 10 ciudades donde hay más muertes en siniestros viales en Colombia.

¹¹ Estas son las 10 ciudades donde hay más muertes en siniestros viales en Colombia.

contribuir en las actividades de las secretarías de Movilidad y así evitar los casos de siniestralidad.

Las cifras hablan por sí solas, por esto urge buscar medidas para que los niveles de muertes y de lesiones personales por causa de la siniestralidad vial disminuyan ostensiblemente en el país, generar conciencia y cultura en cada uno de los niveles, desde el Gobierno nacional, hasta los actores viales, por esta razón el Movimiento MIRA insiste en esta iniciativa normativa.

• **Pago sobre el impuesto de vehículos automotores en Colombia**

En Colombia, aunque el impuesto sobre vehículos automotores es obligatorio para todos los propietarios de vehículos registrados, no todos cumplen con esta obligación. Existen diversos factores que influyen en el cumplimiento o incumplimiento del pago de este impuesto.

• **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**

Este seguro cubre los siniestros por accidentes de tránsito. Es obligatorio, para todos los propietarios de un automóvil o motocicleta. Cubre eventos en los que está involucrado el conductor y el vehículo objeto de este seguro. De ahí, su importancia social y gran relevancia en la salud pública de los colombianos. No obstante, en los últimos años este seguro ha enfrentado algunos problemas relacionados con la evasión, el fraude, la alta accidentalidad y la reglamentación desactualizada, lo que ha sido el resultado de lo que hoy está sucediendo en el país con respecto a la dificultad que tienen los usuarios para adquirir este seguro.

participaron con 47%, los automóviles y camionetas con 41% y el resto de los vehículos con el 11%.

Las compañías de SOAT desembolsaron un total de \$2,6 billones, destinados a la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito y el resto de las coberturas.

Las motocicletas representan uno de los actores viales más vulnerables, lo que se refleja en su participación del 88% en el número total de víctimas de accidentes de tránsito.

En el 2023, se registraron preliminarmente más de 1,1 millones de víctimas de accidentes. De estas, más de 773.000 corresponden a vehículos con un SOAT vigente, mientras que alrededor de 263.000 corresponden a vehículos sin SOAT o no identificados.

La problemática del SOAT en el país está creciendo, es de larga data y no es posible vincular el problema a una sola causa. Por el contrario, el SOAT está en crisis debido a múltiples razones que hacen que la situación empeore y no solo se trate de la imposibilidad de los usuarios para adquirir el SOAT. Si bien, el problema estalló debido a la escasez del seguro, este asunto tiene mucho por descubrir. Sobre este tema, lo primero que hay que decir además de la multiplicidad de las causas, es que las soluciones deben ser de carácter estructural pues los problemas son varios y están en todos los frentes.

La siniestralidad vial afecta gravemente la sostenibilidad del SOAT, pero también es evidente que las actividades de prevención y mitigación de los siniestros viales en nuestro país son insuficientes, y es necesario y urgente actuar frente a estos hechos.

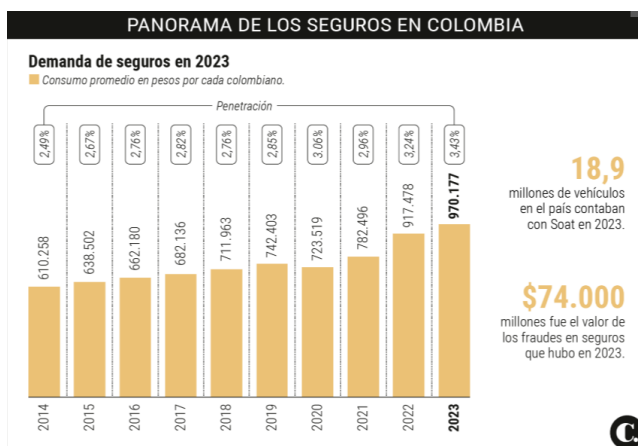
A su vez, según la encuesta del Partido MIRA realizada en el año 2022 la propuesta de solución frente a la cual los encuestados manifestaron mayor nivel de acuerdo (86%) corresponde a la opción **“Que la tarifa del SOAT sea menor para vehículos que en los últimos años no hayan ocasionado accidentes de tránsito”**.

• **El Plan de Movilidad Escolar (PME)**

De acuerdo a lo dispuesto por la Agencia Nacional de Seguridad Vial este plan se establece como un conjunto de orientaciones y acciones diseñado para promover una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas y sus entornos.

Dentro de los Objetivos del PME encontramos:

- Promoción de la Cultura de Movilidad: El cual tiene como propósito fomentar prácticas seguras de desplazamiento para estudiantes y la comunidad educativa, utilizando medios de transporte motorizados y no motorizados.
- Cumplimiento de Normativas: Con el objetivo de Seguir las recomendaciones internacionales y nacionales sobre seguridad vial, en línea con el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) y la Ley 1503 de 2011.
- Identificación de Riesgos y Medidas Preventivas: A través del cual se analizan riesgos de movilidad y coordinar medidas con la comunidad educativa para promover una movilidad segura y prevenir siniestros viales.



En 2023 el parque automotor de Colombia sumaba 18,9 millones de vehículos, en cifras señaladas por Fasecolda, por lo que para el año 2023 sólo 12% de los vehículos matriculados en el país tiene seguro todo riesgo: su venta cayó 6% en 2023.

Así mismo, Fasecolda indicó que¹²:

Para 2023 el parque asegurado que contaba con un seguro obligatorio para accidentes de tránsito fue de 9,7 millones de vehículos. En él, las motocicletas

¹² <https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2024/02/Comunicado-Cifras-2024-F.pdf>

- Fortalecimiento de la Autonomía Institucional para ayudar a las instituciones educativas a gestionar la movilidad escolar de manera alineada con el PNSV y sus necesidades específicas.

Algunos beneficios que podríamos mencionar de este plan son: Mejora la seguridad vial y la sostenibilidad, creando espacios escolares más habitables y accesibles, contribuye a disminuir accidentes, lesiones y muertes, ofrece información sobre el desplazamiento de la comunidad educativa y facilita la identificación de riesgos y soluciones, promueve la educación vial, reduce el sedentarismo y fomenta el uso de medios de transporte alternativos.

• Carriles preferenciales para Rutas Escolares

En Colombia y de acuerdo al informe de la Procuraduría General de la Nación, se tiene aproximadamente 530.000 estudiantes beneficiarios de transporte escolar. Es de destacar que la existencia de carriles exclusivos no es una práctica generalizada en todo el país, y más en el tema de transporte escolar, pero algunas ciudades han implementado iniciativas para crear carriles exclusivos o dar prioridad en el tránsito a los vehículos que transportan estudiantes.

Por ejemplo, en el caso de Bogotá se han implementado carriles exclusivos para rutas escolares con el objetivo de mejorar la movilidad y garantizar un transporte seguro para los estudiantes, en lugares como:

Autopista Norte: El carril exclusivo para rutas escolares funciona en la Autopista Norte desde la calle 167 hasta la calle 235. Está habilitado entre las 6:00 a.m. y las 8:30 a.m. de lunes a viernes. y ha beneficiado a cerca de 100,000 estudiantes de más de 2,400 rutas que utilizan este corredor vial para llegar a sus colegios y jardines. La velocidad promedio ha mejorado en un 30% en el tramo de la calle 167 hasta la 235 con Autopista Norte¹³.

Calle 80: En la calle 80, sentido occidente-orientado, también hay un carril preferencial para rutas escolares, SITP y alimentadores de TransMilenio. Más de 900 rutas escolares utilizan este corredor vial, beneficiando a más de 16,200 estudiantes, así como a usuarios del SITP y rutas alimentadoras del sistema TransMilenio¹⁴.

Es de tener en cuenta que los carriles exclusivos pueden estar señalizados específicamente y operar en horarios determinados, facilitando el acceso y la salida de las instituciones educativas y protegiendo a los estudiantes durante sus desplazamientos.

IV. Conveniencia

Con fundamento en las razones ya expuestas, la propuesta que presentamos al Honorable Congreso de la República busca, en esencia, implementar medidas que promuevan la responsabilidad y seguridad vial, con el desarrollo de diferentes

acciones que fortalezcan y fomenten la educación y cultura vial, y así garantizar una movilidad segura.

Además, de la regulación, requisitos o prohibiciones que se tengan en materia de movilidad, es necesario que exista una cultura de la seguridad en las vías, o si no, no veremos una total reducción de la siniestralidad en el país. Como sabemos, la adopción de diferentes sistemas en el país alrededor de esta materia, ha permitido establecer que los siniestros viales son previsibles y que obedecen a muchos factores.

Y precisamente, una de las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial del País es “Comportamiento seguro” porque en Colombia existe:

- Débil inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.
- Dificultades en los modelos de sensibilización de los ciudadanos.
- Desconocimiento de las causas que originan las conductas riesgosas.
- Acceso inequitativo al transporte.
- Falencias en la verificación de la idoneidad de los conductores y aspirantes a obtener, renovar o recategorizar la licencia de conducción.

Por lo anterior, por medio de este Plan Nacional de Seguridad Vial se ha adoptado y asumido por el presente Gobierno, a través del Plan Nacional de Desarrollo a comprometen a:

- Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano.
- Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.
- Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.
- Promover la articulación entre las secretarías de tránsito y secretarías de educación, para implementar una cátedra de seguridad vial. En donde se generen medidas preventivas, frente a principales factores de riesgo de los diferentes actores viales.

Pero ¿cuál es el avance en estos compromisos? de cara al anexo 1 del Plan de acción y seguimiento (págs. 9 y 10) que hace parte integral del documento técnico de soporte del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, vemos en las respuestas de la Agencia y del Ministerio de Educación, que los avances son muy generales y las cifras dejan ver que no tenemos resultados.

V. Marco Normativo

• Marco Constitucional

Artículo 2º. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad

¹³ Movilidad: Carril exclusivo para rutas escolares en la Autopista Norte | Bogota.gov.co

¹⁴ Carril de la 80 será exclusivo para ‘rutas escolares’ (colombia.com)

general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Artículo 11. El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Artículo 27. El Estado garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra.

Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

• Marco Legal

Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte:

- Contempla como uno de sus principales objetivos la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios (artículo 2°).
- Contempla la seguridad relacionada con la operación del sistema de transporte y con el tránsito, trazando lineamientos que inciden en la seguridad y en la movilidad de las personas.

Ley 488 de 1998, regula el impuesto sobre vehículos automotores.

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre): Establece las normas de comportamiento, señales de tránsito y procedimientos para la seguridad vial.

Ley 1503 de 2011, Promueve la formación y educación en seguridad vial y establece la creación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Decreto número 2851 de 2013, Define las competencias de las autoridades de tránsito y los mecanismos de control y sanción.

Resolución número 1231 de 2016, Reglamenta el uso de sistemas de control y vigilancia del tránsito, como cámaras y radares de velocidad.

VI. Impacto fiscal

El presupuesto público es el instrumento principal de la actividad financiera del Gobierno y es la carta de orientación para la ejecución de las finanzas estatales, instrumento de planificación y

cumplimiento de planes y programas que refleja la actividad gubernamental y el cumplimiento de la Constitución Política en los ámbitos políticos, económicos, jurídicos y sociales. Por medio de este instrumento se lleva a cabo la búsqueda y el cumplimiento de principios y finalidades de la actuación administrativa, y que, en últimas, orienta la satisfacción de necesidades de los individuos que lo conforman y se garantizan los recursos necesarios para el normal funcionamiento del aparato estatal.

Son varios los principios que rigen la actividad presupuestal y, por tanto, cualquier acción u omisión que determine variaciones que afecten el cumplimiento del deber constitucional o legal del estado, a través de cualquiera de sus entidades, debe resolverse, y para el caso de los proyectos de ley, se pronuncia la Ley 819 de 2003, quien en su artículo 7° expone: “Análisis del impacto fiscal de las normas”. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. “Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. “El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. “Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. “En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

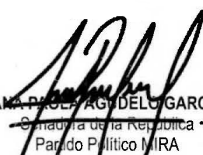
VII. Conflicto de Interés

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, atentamente 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 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.”.

De los honorables congresistas,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

CLAYTON DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 5 de agosto del año 2024
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley 136 Acto Legislativo _____
No. _____ Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: _____

SECRETARIO GENERAL

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 137 DE 2024
CÁMARA**

por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C. Agosto de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: **Radicación del Proyecto de Ley, por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones.**

Reciba un cordial saludo, doctor Jaime Lacouture:

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

- **Proyecto de Ley número 137 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones.**

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5ª de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

De los honorables congresistas,


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 137 DE 2024
CÁMARA**

por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley busca establecer medidas para fortalecer la seguridad ciudadana, con el fin de reducir las condiciones que afectan el derecho fundamental a la vida, la integridad y los bienes de las personas.

Artículo 2º. Adiciónese el numeral 7 y el párrafo 3º al artículo 163. Ingreso a inmueble sin orden escrita de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 163. Ingreso a inmueble sin orden escrita. La Policía podrá penetrar en los domicilios, sin mandamiento escrito, cuando fuere de imperiosa necesidad:

1. Para socorrer a alguien que de alguna manera pida auxilio.
2. Para extinguir incendio o evitar su propagación o remediar inundación o

conjurar cualquier otra situación similar de peligro.

3. Para dar caza a animal rabioso o feroz.
4. Para proteger los bienes de personas ausentes, cuando se descubra que un extraño ha penetrado violentamente o por cualquier otro medio al domicilio de estas personas.
5. Cuando desde el interior de una casa o edificio se proceda por la vía de hecho contra persona o propiedad que se halle fuera de estos.
6. Para proteger la vida e integridad de las personas, si en el interior del inmueble o domicilio se están manipulando o usando fuegos pirotécnicos, juegos artificiales, pólvora o globos sin el debido cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley.
7. Para recuperar los bienes hurtados que tienen instalados sistemas de posicionamiento global (GPS), u otros sistemas de navegación por satélite, que permitieron la localización de estos por sus propietarios.

Parágrafo 1º. El personal uniformado de la Policía Nacional que realice un ingreso a inmueble sin orden escrita de inmediato rendirá informe escrito a su superior, con copia al propietario, poseedor o tenedor del inmueble, donde conste la razón por la cual se realizó el ingreso. Si el propietario, poseedor o tenedor considera que no había razón para el ingreso o que se hizo de manera inapropiada, podrá informar a las autoridades competentes. En todo caso, previo al ingreso al inmueble, las personas podrán exigir la plena identificación de la autoridad a fin de evitar la suplantación, verificación a realizar mediante mecanismos provistos o aceptados por la autoridad policial.

Parágrafo 2º. El personal uniformado de la Policía Nacional, por razones propias de sus funciones, podrá ingresar sin orden escrita a un bien inmueble cuando esté abierto al público.

Parágrafo 3º. Para el caso señalado en el numeral 7º del presente artículo, la Policía Nacional únicamente podrá penetrar en los domicilios, cuando el propietario de los bienes hurtados certifique los siguientes aspectos: 1) la propiedad del bien hurtado por cualquier medio idóneo; 2) la denuncia del bien hurtado y 3) la autorización para hacer uso de la correspondiente herramienta tecnológica para verificar la localización de los bienes.

Artículo 3º. Adiciónese un numeral al artículo 95 de la Ley 1801 “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, el cual quedará así:

14. Portar equipos terminales móviles, que hayan sido reportados como hurtados y/o

extraviados, informando su ubicación mediante el uso de los sistemas de posicionamiento global (GPS), u otros sistemas de navegación por satélite con los que cuentan los equipos.

Artículo 4º. Adiciónese un numeral al parágrafo 3º del artículo 95 y un parágrafo 9º al mismo artículo, de la Ley 1801 “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, el cual quedará así:

COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR
Numeral 14	Decomiso

Parágrafo 9º. La Comisión de Regulación de Comunicaciones en coordinación con la Policía Nacional de Colombia definirán el modelo técnico, los aspectos operativos y las reglas que permitan la aplicación de la medida correctiva a la que dé lugar el numeral 14, conectando las bases de datos negativas con el Sistema Nacional de Denuncias a fin de garantizar la recuperación del bien decomisado y posterior devolución a su propietario. En todo caso se garantizará el cumplimiento de las normas de protección de datos personales vigentes.

Artículo 5º. Adiciónese el artículo 219 a la Ley 906 de 2004, el cual quedará así:

Artículo 219. Procedencia de los registros y allanamientos. El fiscal encargado de la dirección de la investigación, según lo establecido en los artículos siguientes y con el fin de obtener elementos materiales probatorios y evidencia física o realizar la captura del indiciado, imputado o condenado, podrá ordenar el registro y allanamiento de un inmueble, nave o aeronave, el cual será realizado por la policía judicial. Si el registro y allanamiento tiene como finalidad única la captura del indiciado, imputado o condenado, sólo podrá ordenarse en relación con delitos susceptibles de medida de aseguramiento de detención preventiva.

Parágrafo. Además de lo establecido en este artículo, la Fiscalía podrá expedir una orden escrita de registro y allanamiento de un inmueble cuando, basada en la geolocalización proporcionada por sistemas de posicionamiento global - GPS, u otros sistemas de navegación por satélite, existan motivos razonablemente fundados, de que en el inmueble se encuentran bienes hurtados que cuentan con dicha tecnología. Esta orden procederá únicamente si se certifica como mínimo: 1) la propiedad del bien hurtado por cualquier medio idóneo; 2) la denuncia del bien hurtado; y 3) la autorización para hacer uso de la correspondiente herramienta tecnológica para verificar la localización de los bienes. La Fiscalía, a través de sus unidades de reacción inmediata, asegurará la emisión ágil de la orden escrita, respetando las garantías constitucionales.

Artículo 6º. Estrategia de Seguridad en Establecimientos de Comercio. Las Cámaras de

Comercio en coordinación con la Administración Municipal o Distrital y la Policía Nacional diseñarán una estrategia integral para la prevención de la extorsión y el hurto, la cual incluirá la instalación de botones de pánico en los establecimientos de comercio con matrícula mercantil vigente y el trabajo coordinado con empresas de vigilancia privada.

Artículo 7°. Gratuidad en la Expedición de Permisos para Vehículos con Vidrios Polarizados. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Defensa, expedirá gratuitamente los permisos necesarios para la circulación de vehículos que cuenten con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, cuya transmisión luminosa supere los límites establecidos por la normatividad vigente.

Parágrafo. La imposición de comparendos a conductores con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos siempre requerirá mediciones objetivas de luminosidad por funcionarios autorizados, mediante la utilización de los instrumentos tecnológicos dispuestos para tal fin.

Artículo 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables congresistas,


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 137 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto

El proyecto de ley busca establecer medidas para fortalecer la convivencia y la seguridad ciudadana, con el fin de reducir las condiciones que afectan el derecho fundamental a la vida, la integridad y los bienes de las personas.

En el artículo 2° de la iniciativa, se plantea adicionar el numeral 7 y el parágrafo 3° al artículo 163. Ingreso a inmueble sin orden escrita de la Ley 1801 de 2016, con el fin de introducir una nueva situación en la cual la Policía Nacional podrá penetrar en los domicilios, sin orden escrita, cuando existiere imperiosa necesidad, para recuperar los

bienes hurtados que tienen instalados sistemas de posicionamiento global (global positioning system (GPS)), u otros sistemas de navegación por satélite, que permitan la localización de estos bienes por sus propietarios.

Asimismo, se establece que la Policía Nacional únicamente podrá penetrar en los domicilios para recuperar los bienes hurtados, cuando el propietario de los bienes hurtados certifique la propiedad de este por cualquier medio idóneo, la denuncia del bien hurtado y la autorización para hacer uso de la correspondiente herramienta tecnológica para verificar la localización los bienes.

También contempla la posibilidad de que la Fiscalía ordene registros y allanamientos basados en la geolocalización de bienes hurtados, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos, como la certificación de la propiedad del bien y la denuncia del hurto.

Por otro lado, en el artículo 3° del proyecto de ley, se propone una estrategia de seguridad en establecimientos de comercio, la cual busca que las Cámaras de Comercio en coordinación con la Administración Municipal o Distrital y la Policía Nacional diseñen una estrategia integral de articulación para la prevención de la extorsión y hurto, la cual incluirá la instalación de botones de pánico en los establecimientos de comercio con matrícula mercantil vigente.

Por su parte, el artículo 4° busca facilitar el cumplimiento de los requisitos para obtener los permisos necesarios para la circulación de vehículos que cuenten con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos. Al expedir los permisos de manera gratuita, se garantiza la transparencia en el proceso y que los propietarios de vehículos que cumplan con los estándares de transmisión luminosa especificados puedan acceder de manera accesible a los permisos requeridos para circular legalmente con este tipo de vidrios.

Esta medida, además de facilitar la expedición gratuita de permisos para vehículos con vidrios polarizados, contribuirá positivamente a mejorar la seguridad ciudadana en Colombia, especialmente en lo que respecta al alto índice de hurtos de vehículos, teniendo en cuenta que el hurto de vehículos o rompevidrios es un flagelo extendido en Colombia, caracterizado por la rápida y sofisticada acción de los delincuentes que rompen los vidrios de los vehículos para sustraer objetos de valor o incluso los propios automóviles.

Esta actividad delictiva tiene un alto índice de incidencia en áreas urbanas y suburbanas, generando inseguridad y temor en la comunidad. Además de los daños materiales y económicos para los propietarios de vehículos, el rompevidrios conlleva un impacto psicológico negativo y desafíos significativos para las autoridades en términos de prevención y persecución del delito.

2. Antecedentes Legislativo

2.1. Proyectos de Ley

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
<p>PL 042/2023S</p> <p>Por medio de la cual se adoptan medidas en materia penal y de procedimiento penal para la lucha contra el hurto y la inseguridad urbana</p>	Primera	Honorable Senador Jonathan Pulido Hernández	Modificaría el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal para brindarle a los operadores de justicia herramientas jurídicas eficaces que permitan la judicialización del delito de hurto en todas sus modalidades y faciliten la imposición de medida de aseguramiento.	Archivado por retiro del autor
<p>PL 266/2022S</p> <p>Por medio de la cual se adoptan medidas en materia penal y de procedimiento penal para la lucha contra el hurto y la inseguridad urbana.</p>	Primera	Honorable Senador Jonathan Pulido Hernández	Modificaría el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal para brindarle a los operadores de justicia herramientas jurídicas eficaces que permitan la judicialización del delito de hurto en todas sus modalidades y faciliten la imposición de medida de aseguramiento.	Archivado
<p>PL 040/2022S</p> <p>Por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia.</p>	Sexta	Honorables Senadores Soledad Tamayo Tamayo, Liliana Esther Bitar Castilla, Efraín Cepeda Sarabia, Miguel Ángel Barreto Castillo, José Alfredo Marín	Implementaría soluciones tecnológicas para combatir el hurto de celulares en el país, que permitan complementar los esfuerzos realizados por las autoridades judiciales y de policía, y mejorar la seguridad de los ciudadanos.	Archivado por retiro del autor
<p>PL 154/2021S</p> <p>Por la cual se dictan disposiciones para reducir el hurto de dispositivos móviles en el territorio nacional.</p>	Sexta	Honorables Senadores Luis Fernando Velasco Chaves, Soledad Tamayo Tamayo	Establecería la obligatoriedad que todos los dispositivos móviles inteligentes que se importen o vendan en el país incluyan de fábrica una opción tecnológica que inutilice el dispositivo cuando no esté en posesión del propietario.	Archivado
<p>PL 412/2021S</p> <p>Por la cual se dictan disposiciones para reducir el hurto de dispositivos móviles en el territorio nacional</p>	Sexta	Honorables Senadores Luis Fernando Velasco Chaves	Establecería la obligatoriedad que todos los dispositivos móviles inteligentes que se importen o vendan en el país incluyan de fábrica una opción tecnológica que inutilice el dispositivo cuando no esté en posesión del propietario.	Archivado
<p>PL 015/2020S</p> <p>por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia</p>	Sexta	Honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo	Establecería la obligatoriedad que todos los dispositivos móviles inteligentes que se importen o vendan en el país incluyan de fábrica una opción tecnológica que inutilice el dispositivo cuando no esté en posesión del propietario.	Archivado
<p>PL 295/2020C</p> <p>Por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia</p>	Sexta	Honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo	Establecería la obligatoriedad que todos los dispositivos móviles inteligentes que se importen o vendan en el país incluyan de fábrica una opción tecnológica que inutilice el dispositivo cuando no esté en posesión del propietario.	Archivado Por Retiro del Autor

Sobre bienes hurtados

El hurto de automotores, motocicletas, celulares y bicicletas, entre otros, ha sido una de las preocupaciones que más aqueja a la comunidad en general en las diferentes partes del país. En el mes de julio del 2011, el Partido Político MIRA junto con otra bancada realizó una Audiencia Pública de Telefonía Celular, con el fin de establecer los efectos y limitaciones del Decreto 1630 de 2011, mediante el cual se adoptan medidas para restringir la operación de equipos terminales hurtados que son utilizados para la prestación de servicios de telecomunicaciones móviles. Asimismo, y posteriormente, se realizó una Mesa de trabajo para observar los avances que han tenido los acuerdos entre el Gobierno nacional y los comerciantes de celulares.

De igual manera, en el mes de agosto del 2015, desde el Partido Político MIRA se hizo un pronunciamiento frente al hurto de celulares, y se manifestó la necesidad del compromiso del Gobierno nacional, de las autoridades de Policía, de los Operadores, y de los vendedores de celulares; entre otros aspectos. En el mes de Julio de 2017, planteamos que las medidas para frenar el robo de celulares en el país han sido insuficientes. Por ello, propusimos seguir ampliando y fortaleciendo los acuerdos de cooperación, entre otras medidas.

De acuerdo con la Dirección de Investigación Criminal e Interpol - Grupo de información de criminalidad, el hurto de automotores, motocicletas, celulares y bicicletas, para el periodo comprendido del 1° de enero de 2021 al 31 de diciembre de los años 2021, 2022 y del 1° de enero al 22 de mayo de 2023, las estadísticas delictivas son las siguientes:

CONDUCTA	2021	2022	22/05/2023
HURTO A AUTOMOTORES	10.662	11.320	3.789
HURTO A CELULARES	151.772	175.998	50.609
HURTO A BICICLETAS	17.127	15.500	4.782
HURTO A MOTOCICLETAS	33.909	39.563	13.672

Fuente: Respuesta Mensaje de Datos Nro. 009654 DIJIN – SEPRI***Derecho de Petición Cifras de Hurto

Asimismo, respecto a recuperación de automotores, motocicletas, celulares y bicicletas para el mismo periodo, es importante resaltar los siguientes resultados:

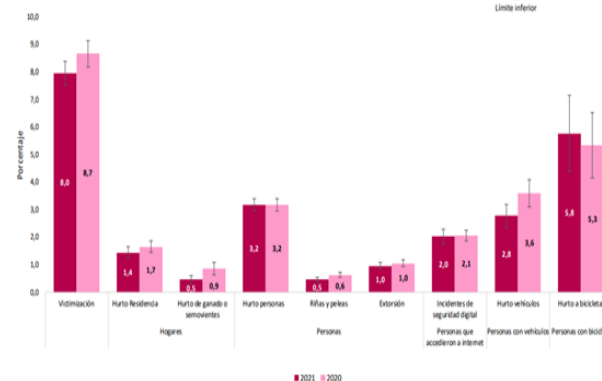
RECUPERACIÓN	2021	2022	22/05/2023
AUTOMOTORES	1.327	2.172	1.981
CELULARES	6.724	8.149	8.204
BICICLETAS	1.572	1.380	778
MOTOCICLETAS	3.683	7.152	7.297

Fuente: Respuesta Mensaje de Datos Nro. 009654 DIJIN – SEPRI***Derecho de Petición Cifras de Hurto

Por otro lado, según la encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC) para el año 2021¹,

el 8,0% de las personas de 15 años y más fueron víctimas al menos de un delito para el total nacional. Entre los delitos más reportados para el año 2021 se destaca el hurto a bicicletas 5,8% y el hurto a personas 3,2%.

Gráfico 1. Tasa de victimización (población de 15 años y más) Total nacional 2020 - 2021



Fuente: DANE, Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2022 – 2021
 Nota: La victimización publicada para 2020 de 7.5% correspondió a la información sin incidentes de seguridad, al incluir los incidentes de seguridad digital la victimización para 2020 fue de 8.7%. A partir del periodo de referencia 2020 la victimización incluye los incidentes de seguridad digital.
 Nota: El hurto a vehículos incluye automóvil, motocicleta o vehículo agrícola. Se excluyen las bicicletas.

Asimismo, se establece que:

“Para el total nacional, el 20,9% de las personas de 15 años y más informó ser propietaria de al menos un vehículo (automóvil, motocicleta o vehículo agrícola) durante 2021, y de estas el 2,8% reportó haber sufrido hurto de su vehículo (...) Según el tipo de vehículo hurtado, los automóviles u otro automotor tuvieron la proporción más alta con 60,6%. El 68,3% de las víctimas de este delito informaron que les hurtaron una parte o accesorio y el 31,7% que les hurtaron su vehículo completo”².

Respecto al hurto de bicicletas, la encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC) Periodo de referencia año 2021, señala que: “Para total nacional durante 2021, el 5,4% de las personas de 15 años y más informó ser propietaria de al menos una bicicleta, y de estas el 5,8% reportó haber sufrido hurto de bicicletas”. Es importante destacar que la modalidad de hurto de bicicleta más reportada fue la de atraco con 50,5%.

De acuerdo con la encuesta, de las 13 ciudades objeto de estudio, Bogotá con 6,8% y Pasto 6,8%, tuvieron las tasas más altas al respecto, y frente al hurto de bicicletas se encuentra Bogotá con 8.36% y Barranquilla con 7.9%.

Como se puede observar el hurto de vehículos y bicicletas es uno de los delitos que más afecta a los colombianos, especialmente a los habitantes de ciudades como Bogotá, Barranquilla, Pasto, entre otras. Con el ánimo de mitigar dicha problemática, muchos ciudadanos han optado por adquirir herramientas o implementar mecanismos que les permitan conocer la ubicación actual del vehículo o bicicleta hurtada, como sistemas de posicionamiento global (GPS), u otros sistemas de navegación por satélite.

¹ Boletín técnico DANE, 28 de marzo de 2023. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/seguridad-y-defensa/encuesta-de-convivencia-y-seguridad-ciudadana-ecsc>

² Boletín técnico DANE, 28 de marzo de 2023. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/seguridad-y-defensa/encuesta-de-convivencia-y-seguridad-ciudadana-ecsc>

Sin embargo, muchos ciudadanos han manifestado su inconformismo frente a las limitaciones que tienen las entidades componentes, que pese a conocer donde se encuentra el bien hurtado, no pueden recuperarlo de manera inmediata, debido a que no puede ingresar a los inmuebles, sin orden judicial, pese a que existe una imperiosa necesidad, y el deber de las autoridades de República de proteger los bienes de todas las personas en Colombia.

Extorsión y hurto a establecimientos de Comercio

La extorsión es uno de los delitos con más alto crecimiento en Colombia; según lo advertía la Defensoría del Pueblo en comunicado publicado el 16 de enero de 2024, “la actual situación que afronta Colombia por el delito de extorsión afecta de manera considerable la seguridad ciudadana, razón por la cual, llama a la institucionalidad gubernamental a trabajar en la implementación de medidas efectivas para contrarrestar el delito”³.

De acuerdo con las estadísticas delictivas publicadas por la Policía Nacional en el portal SIEDCO, durante el año 2023 se presentaron 10.961 casos de extorsión en toda Colombia, lo que equivale a un crecimiento del 711% respecto a los casos presentados en 2010 y un 11,9% más que el año inmediatamente anterior, esto es 2022, donde se presentaron 9.791 casos. Implica lo anterior que, en promedio, cada 45 minutos se realiza una extorsión en Colombia.



Fuente: Elaboración Propia con base en SIEDCO, DIJIN - Policía Nacional. Estadísticas Delictivas.

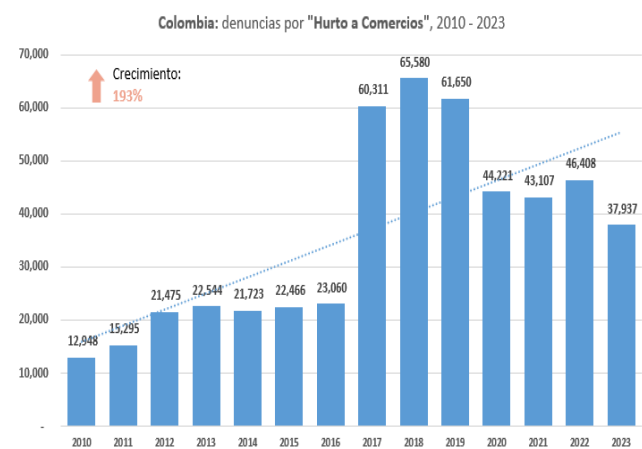
Las denuncias por presuntos casos de extorsión se ubican en todos los departamentos del país; sin embargo, cabe resaltar que el 55% de los casos durante el 2023, se concentró en cuatro departamentos: Antioquia (16,8%), Bogotá (15,4%), Atlántico (12,2%) y Valle (10,2%).

Respecto al origen de la extorsión, señala la Defensoría del Pueblo que, “aunque las denuncias instauradas por la ciudadanía afectada darían cuenta de que las extorsiones provienen de grupos

³ Defensoría del Pueblo. En: <https://www.defensoria.gov.co/-/extorsi%C3%B3n-en-colombia-preocupa-a-la-defensor%C3%ADa-del-pueblo-pues-creci%C3%B3-el-20-5-en-los-%C3%BAltimos-cuatro-a%C3%B1os>

ilegales organizados y bandas criminales, el sistema penitenciario y carcelario no es ajeno a la ocurrencia del ilícito, desde donde los internos, a través de llamadas de celular, extorsionan”. En consecuencia, solicita la entidad “un mayor esfuerzo presupuestal del Gobierno nacional para que sea modernizado el sistema penitenciario con tecnología 4G o 5G y así sean más eficientes los inhibidores de señal de dispositivos móviles en las cárceles colombianas, máxime que los internos llevan a cabo la conducta criminal mediante la modalidad de llamadas telefónicas”⁴; dichas tecnologías están actualmente presentes en sólo 16 de los 125 establecimientos de reclusión del orden nacional a cargo del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec).

Lo expresado por la Defensoría del Pueblo cobra aún más relevancia al analizar que, en un 42,6% de los presuntos casos de extorsión se realizaron en 2023 a través de llamadas telefónicas y un 14,1% a través de redes sociales.⁵ Las restantes denuncias mencionaron como medio de extorsión el encuentro directo con el victimario (26,6%) y la recepción de carta extorsiva (6,3%), entre otros. Las víctimas de este delito son mayoritariamente adultos (96%) y hombres (66,8%). Se presentan también un 30,6% de casos de extorsión a mujeres⁶. Los comerciantes están dentro de las principales víctimas del delito de extorsión en Colombia y, de forma preocupante, son también víctimas de otro de los delitos que presenta un aumento histórico significativo, el hurto a comercios. Entre el 2010 al 2023, las denuncias por “Hurto a Comercios” crecieron en un 193%, según las estadísticas delictivas publicadas por la Policía Nacional en el portal SIEDCO.



Fuente: Elaboración propia con base en SIEDCO, DIJIN - Policía Nacional. Estadísticas Delictivas.

Las denuncias por hurto a comercios se ubican en todos los departamentos del país; sin embargo, existe

⁴ Defensoría del Pueblo. En: <https://www.defensoria.gov.co/-/extorsi%C3%B3n-en-colombia-preocupa-a-la-defensor%C3%ADa-del-pueblo-pues-creci%C3%B3-el-20-5-en-los-%C3%BAltimos-cuatro-a%C3%B1os>

⁵ SIEDCO, DIJIN - Policía Nacional. Estadísticas Delictivas

⁶ SIEDCO, DIJIN - Policía Nacional. Estadísticas Delictivas

una concentración del 47% de los casos durante el 2023, en tres departamentos, en su orden: Bogotá (24%), Antioquia (14%) y Valle (9%).

SOBRE EL INGRESO A INMUEBLES

Proponemos la adición de un artículo 219 a la Ley 906 de 2004, que autoriza a la Fiscalía a expedir órdenes escritas de registro y allanamiento de inmuebles basadas en la geolocalización proporcionada por sistemas GPS para recuperar bienes hurtados. Esta medida tiene como objetivo proteger los bienes de las personas, asegurando una respuesta efectiva y oportuna frente al delito de hurto, sin menoscabar las garantías constitucionales.

Aunque la inviolabilidad del domicilio es un derecho fundamental, este tiene un carácter relativo. La Sala Plena de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-212/17, subrayó que este derecho no puede tener prerrogativas ilimitadas, ya que podría entrar en conflicto con otros derechos constitucionales igualmente importantes. La Corte ha evaluado situaciones donde el derecho a la inviolabilidad del domicilio colisiona con otros derechos, determinando la razonabilidad de limitaciones específicas sin exigir siempre una orden judicial previa ni autorización del morador en casos de imperiosa necesidad.

En la Sentencia C-223/17, la Corte Constitucional estableció que las excepciones a la reserva judicial deben ser extraordinarias e inusuales, tratadas con carácter restrictivo. La excepción que proponemos se refiere a la recuperación de bienes hurtados utilizando tecnología GPS, que permite localizar con precisión el objeto robado. Esta medida es excepcional y permite una acción rápida y efectiva por parte de la policía para evitar la pérdida definitiva del bien, cumpliendo así con el deber del Estado de proteger los bienes de los ciudadanos.

El derecho a la inviolabilidad del domicilio protege la vida privada y la libertad individual, pero en casos de interés público, como garantizar la convivencia y el orden público, la intervención estatal está justificada. La Corte Constitucional, en la Sentencia C-212/17, reconoció que la intervención estatal en el domicilio es permitida en casos excepcionales previstos por la ley para proteger otros derechos fundamentales. Este proyecto busca proteger los bienes de las personas en situaciones de hurto, utilizando tecnología avanzada para localizar y recuperar los bienes robados de manera eficiente.

Para evitar la arbitrariedad y la discrecionalidad irracional, el proyecto establece condiciones claras: la Policía Nacional solo podrá ingresar a un domicilio sin orden escrita cuando el propietario del bien hurtado certifique la propiedad del bien, haya denunciado el hurto y autorice el uso de la herramienta tecnológica para verificar la localización del bien. Estas condiciones garantizan que la medida sea utilizada exclusivamente en casos justificados y comprobables.

La Sentencia C-176/07 de la Corte Constitucional establece que el derecho a la inviolabilidad del

domicilio es relativo y puede ser limitado para proteger otros derechos y valores constitucionales. Nuestra propuesta busca recuperar bienes hurtados sin vulnerar el derecho a la libertad, actuando en casos de “imperiosa necesidad” donde una intervención rápida es crucial para evitar la pérdida definitiva del bien.

Adicionalmente, la Sentencia C-334/17 de la Corte Constitucional resolvió declarar exequibles los numerales del artículo 163 de la Ley 1801 de 2016, incluyendo los apartes demandados del parágrafo 1, en el entendido de que el cumplimiento de las garantías allí previstas no excluye la realización de un control judicial posterior de la actuación policial. Además, exhortó al Congreso a definir la jurisdicción y los procedimientos para el control posterior del acceso al domicilio sin orden judicial previa por parte de autoridades administrativas. Este proyecto de ley busca cumplir parcialmente con este exhorto en los casos de hurto, definiendo las reglas de control posterior de la orden escrita, remitiendo dicho control al procedimiento ya existente.

Uso de vidrios polarizados

El uso de vidrios polarizados en Colombia conlleva una serie de beneficios significativos. En primer lugar, estos vidrios ayudan a reducir el deslumbramiento provocado por la luz solar directa, mejorando así la visibilidad y la comodidad del conductor, especialmente en condiciones de luz intensa o en carreteras mojadas. Además, ofrecen una valiosa protección contra los rayos ultravioleta, filtrando hasta el 99% de esta radiación dañina, lo que contribuye a preservar la salud de la piel y los ojos de los ocupantes del vehículo. Asimismo, los vidrios polarizados pueden ayudar a mantener el interior del automóvil más fresco al bloquear parte de la radiación solar, lo que resulta en un ambiente más confortable y puede reducir la necesidad de utilizar el aire acondicionado, lo que a su vez podría significar un menor consumo de combustible.

Otro beneficio que reporta la ciudadanía, es la mayor privacidad que ofrecen estos vidrios al dificultar que personas externas al vehículo vean el interior, lo que puede ser beneficioso para proteger la intimidad de los ocupantes y disminuir el riesgo de robos o actos delictivos.

En temas de seguridad y convivencia ciudadana, esta medida proporciona una capa adicional que dificulta que personas externas al vehículo vean el interior. Esto puede ser especialmente útil en áreas donde los robos o actos delictivos son comunes, ya que reduce la posibilidad de que los delincuentes identifiquen posibles objetivos o valiosos objetos dentro del automóvil.

Además, los vidrios polarizados pueden ayudar a disminuir la distracción del conductor al evitar miradas curiosas o intrusivas desde el exterior, lo que podría contribuir a una mayor atención en la conducción y, por lo tanto, a una conducción más segura. Por otra parte, en situaciones de emergencia o peligro, los vidrios polarizados pueden brindar

a los ocupantes del vehículo un entorno más seguro y protegido al limitar la visibilidad desde el exterior, lo que puede ser beneficioso en áreas donde los incidentes de delincuencia común son una preocupación. Las cifras más recientes presentadas por el Ministerio de Defensa, señalan que 308.426 personas fueron víctimas de robo, entre enero y octubre de 2023, evidenciando un aumento de 25 mil casos⁷.

Sin embargo, frente a este tema se desprenden ciertas polémicas. Algunos de los aspectos más discutidos son:

Seguridad vial: Existe preocupación sobre si los vidrios oscurecidos pueden dificultar la visibilidad tanto para el conductor como para otros usuarios de la vía, lo que podría aumentar el riesgo de accidentes.

Cumplimiento normativo: Las leyes de tránsito en Colombia establecen límites específicos para la transmisión luminosa de los vidrios de los vehículos. El incumplimiento de estas normativas puede llevar a sanciones y multas por parte de las autoridades de tránsito.

Artículo 6°. Régimen sancionatorio. De conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos diarios vigentes, quien conduzca un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos contrariando las disposiciones de la presente resolución

Control y fiscalización: La efectividad de los controles para garantizar el cumplimiento de las normativas sobre vidrios oscurecidos es otro tema polémico. Algunos argumentan que la aplicación de estas normativas es laxa y que se necesitan medidas más estrictas para garantizar el cumplimiento.

Percepción de seguridad y privacidad: Algunos conductores prefieren tener vidrios oscurecidos por razones de seguridad y privacidad, argumentando que esto puede ayudar a disminuir el riesgo de robos o actos delictivos dentro del vehículo, así como proteger la privacidad de los ocupantes.

Excepciones y regulaciones especiales: También se debate sobre si deberían existir excepciones en la normativa para ciertos casos, como personas con condiciones médicas que requieran protección adicional contra la exposición a la luz solar directa.

Sobre la controversia sobre la imposición de comparendos por el uso de vidrios oscuros en vehículos sin el respaldo de instrumentos como fotómetros, opacímetros o polarímetros, se cuestiona:

- La falta de un método estandarizado y confiable para medir la transmisión luminosa de los vidrios, lo que lleva a una percepción de arbitrariedad en las multas impuestas.

- La aplicación basada en la percepción subjetiva de los agentes de tránsito genera preocupación entre los conductores, quienes pueden sentirse penalizados de manera injusta.
- La ausencia de dispositivos de medición adecuados puede generar dudas sobre la precisión de las sanciones y dificultar la defensa de los conductores ante posibles errores en la aplicación de la ley.
- Esto ha generado debate sobre la necesidad de establecer protocolos más rigurosos y transparentes para garantizar un cumplimiento justo y equitativo de la normativa.

La percepción de seguridad en las ciudades colombianas para las personas que van en sus vehículos puede variar dependiendo de varios factores. En general, muchos conductores pueden experimentar una sensación de inseguridad debido a preocupaciones sobre la delincuencia urbana, incluyendo robos, asaltos o secuestros exprés, especialmente en áreas urbanas con altos índices de criminalidad.

Esta percepción, también puede verse afectada por eventos específicos o incidentes que hayan ocurrido en el pasado, así como por la cobertura mediática de la seguridad vial y los accidentes de tráfico.



¡Ojo! Así delinquen los rompevidrios en Bogotá

Algunos de los delincuentes se hacen pasar por vendedores ambulantes o habitantes de calle denunciados.



UCRE | EL HERALDO

Desarticulan banda de 'Los Rompevidrios' en Sincelejo

A este grupo y sus integrantes les atribuyen la comisión de al menos 30 hechos de hurto que suman cerca de 140 millones de pesos.



⁷ <https://www.radionacional.co/actualidad/cuantos-hurtos-se-han-presentaron-en-2023-cifras-policia>



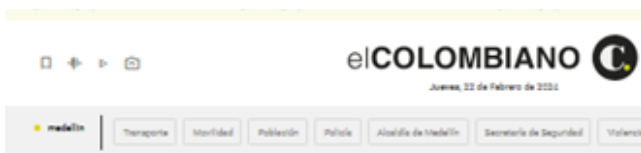
infobae

En menos de 40 segundos ladrones desocuparon un carro en la Autopista Norte de Bogotá: todo quedó en video

En video quedó captado el momento en el que en un parqueadero de McDonald's un sujeto hurtó todas las pertenencias de un vehículo que estaba estacionado

Por Daniela Salto

18 Dic, 2023 01:07 p.m. 00



Autoridades se tomaron los puentes de La Minorista, Colombia y Barranquilla para atacar a los "rompevidrios"

Fueron requisadas 20 personas, todas ellas habitantes de calle, que eran vistas sobre estos pasos vehiculares para evitar ataques contra los carros.



Policia y las secretarías de Seguridad y Movilidad de Medellín participaron en los operativos contra quienes atacan a pie los carros que pasan por la avenida Regional y la autopista Sur. FOTO: CORTESÍA

Para abordar las polémicas relacionadas con el uso de vidrios oscurecidos en los automóviles en Colombia y promover soluciones equilibradas, se pueden considerar diversas acciones. En

primer lugar, la educación y concientización son fundamentales; mediante campañas dirigidas a los conductores se pueden destacar los riesgos asociados con los vidrios oscurecidos y la importancia de la visibilidad para la seguridad vial.

Además, la revisión y actualización de las normativas vigentes, buscando un equilibrio entre la seguridad vial, la seguridad ciudadana y la privacidad de los ocupantes a través de una regulación más efectiva y abierta del uso de vidrios oscurecidos en los automóviles. Asimismo, se requiere un fortalecimiento de los controles para garantizar el cumplimiento de las normativas existentes, con medidas que incluyan la utilización de tecnología avanzada en la imposición de las sanciones para garantizar el debido proceso.

Ahora bien, el parque automotor acumulado registrado en Colombia según información publicada por el ⁸RUNT a corte diciembre 31 de 2023, es el siguiente:



Lo anterior, demuestra que la población afectada por medidas frente al parque automotor, es alta.

Por su parte, la normativa nacional señala en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), frente a la temática que aquí nos ocupa (vidrios polarizados) que la competencia es del Ministerio de Transporte para definir “lo atinente a la circulación de vehículos que posean vidrios oscuros de fabricación”, conforme a lo establecido en su artículo 166.

Es por ello que el citado ministerio expidió en julio de 2003 la Resolución 3777, mediante la cual reglamentó el uso de vidrios polarizados en vehículos automotores, acto administrativo que posteriormente en el mes de noviembre de ese mismo año 2003 fue modificado parcialmente a través de la Resolución 10000; ambas resoluciones a la fecha de hoy se encuentran vigentes.

Los principales aspectos de la reglamentación establecida en la resoluciones en cita, se podrían resumir en primer lugar que además de definir lo que se entiende por vidrios polarizados en vehículos automotores, establece unos porcentajes mínimos de transparencia, y unos máximos de opacidad de estos vidrios, que permiten en ese rango su libre circulación **sin autorización previa alguna**, tal como a continuación se indica.

⁸ <https://www.runt.gov.co/runt-en-cifras>

Para vehículos particulares:

- Vidrios laterales derechos: Permitido un mínimo del 70% de transparencia y máximo del 30% de opacidad.
- Vidrios laterales izquierdos: Permitido un mínimo del 70% de transparencia y máximo del 30% de opacidad.
- Vidrio trasero: Permitido un mínimo del 55% de transparencia y máximo del 45% de opacidad.
- Parabrisas: Permitido un mínimo del 70% de transparencia y máximo del 30% de opacidad.

Para camionetas:

- Vidrios laterales delanteros: Permitido un mínimo del 70% de transparencia y máximo del 30% de opacidad.
- Vidrios laterales traseros: Permitido un mínimo del 55% de transparencia y máximo del 45% de opacidad.
- Parabrisas: Permitido un mínimo del 70% de transparencia y máximo del 30% de opacidad.
- Vidrios traseros u otras ventanas del vehículo: Permitido un mínimo del 14% de transparencia y máximo del 86% de opacidad.

Un segundo aspecto que contemplan dichos actos administrativos, es que en el evento de requerirse una opacidad mayor a la anteriormente indicada, y en consecuencia un menor porcentaje de transparencia, debe el interesado solicitar previamente un permiso ante el Ministerio de Defensa a través de la Policía Nacional, facultando a esta última a establecer los requisitos que debe acreditar el interesado.

De hecho el Código Nacional de Tránsito en su artículo 131 literal B. 10. contempla como infracción el “conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo de acuerdo con la reglamentación existente sobre la materia”, lo cual genera una sanción de 8 salarios mínimos legales diarios vigentes.

La Policía Nacional con fundamento en las citadas resoluciones, a su vez expidió la Resolución número 00318 del 20 de febrero de 2004, por la cual reglamentó lo establecido en el artículo 3° de la Resolución número 3777 de 2003, modificado parcialmente por la Resolución número 10000 de noviembre de 2003.

Allí establece entre otros aspectos el funcionario competente (Director Central de Policía Judicial), quien tendrá la potestad de conceder o no tal solicitud de permiso, o cancelar el ya existente, los porcentajes mínimos de menor transparencia, como por ejemplo reduciendo el 70% hasta el 55% para el caso del parabrisas y los vidrios de puertas delanteras, los requisitos que debe cumplir el solicitante, el costo de tal solicitud (20 salarios mínimos diarios legales

vigentes) cuyo valor no es reembolsable en caso de no conceder tal solicitud, estudio de seguridad, efectuado por la Dirección de Inteligencia, revisión técnica del vehículo, entre otros requisitos.

El permiso de polarización para vehículos particulares implica un costo equivalente a 20 salarios mínimos diarios legales vigentes durante un período de dos años, lo que se traduce en un pago total de \$866.600 para el año 2024. En el caso de renovación del permiso, se requiere llevar a cabo el trámite seis meses antes de su vencimiento, con un costo de 15 salarios mínimos diarios, lo que para el presente año representa un total de \$649.995. Según lo establecido en las disposiciones, si el propietario del vehículo es miembro activo de las Fuerzas Militares o la Policía Nacional, el costo se reduce a 10 salarios mínimos diarios legales vigentes, equivalente a \$433.330 para el año 2024⁹.

Ahora bien, es importante tener en cuenta que el sector de vehículos ha enfrentado diversas presiones económicas. Por ejemplo, la inflación en Colombia fue del 9,3 % (entre septiembre y diciembre de 2023), según datos del Banco de la República. Este aumento generalizado de los precios afecta directamente el bolsillo de los ciudadanos y, en particular, a los propietarios de vehículos, quienes deben enfrentar mayores costos en mantenimiento, repuestos y servicios relacionados con sus automóviles.

Adicionalmente, el alza en el precio de la gasolina que ha experimentado un incremento significativo, Incrementos en 2022: Octubre: \$200, Noviembre: \$200, Diciembre: \$200. Incrementos en 2023: Enero: \$400, Febrero: \$250, Marzo: \$400, Abril: \$400, Mayo \$600, Junio: \$600, Julio: \$600, Agosto: \$600, Septiembre: \$400, Noviembre: \$600. En enero de 2024 aumentó otros \$600 para un valor actual de más de 15.000 pesos por galón a nivel nacional. Esto ha impactado directamente en los costos de operación de los vehículos. Este aumento en el costo del combustible afecta no solo a los propietarios particulares, sino también a empresas de transporte y logística que dependen de vehículos para su funcionamiento.

El aumento en el costo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre el 10,97%, y el 18,4% experimentado un alza en su precio, lo que representa una carga adicional para los propietarios de vehículos que deben cumplir con esta obligación legal para circular por las vías colombianas. Este aumento en los costos de aseguramiento impacta directamente en el presupuesto destinado al mantenimiento y operación de los vehículos.

Por lo anterior, esta iniciativa está encaminada a proveer una alternativa que le permita a los conductores proteger su seguridad y privacidad mediante la expedición gratuita de los permisos de circulación de vehículos con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos.

⁹ <https://www.radionacional.co/actualidad/vidrios-polarizados-en-colombia-permisos-tramites-y-pagos-2024>

El incremento del hurto de vehículos y bicicletas, la extorsión y el robo a comercios, requiere la expedición de permisos gratuitos para vidrios polarizados para reforzar la seguridad ciudadana, aliviar la carga económica de los propietarios. Hallar un equilibrio entre la regulación de estos vidrios y la protección de la privacidad de los conductores, considerando el contexto de aumentos en los costos de mantenimiento y operación.

3. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Artículo 2º.

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

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”

Artículo 24.

“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

Artículo 28.

“Toda persona es libre. Nadie puede ser molestado en su persona o familia, ni reducido a prisión o arresto, ni detenido, ni su domicilio registrado, sino en virtud de mandamiento escrito de autoridad judicial competente, con las formalidades legales y por motivo previamente definido en la ley.

La persona detenida preventivamente será puesta a disposición del juez competente dentro de las treinta y seis horas siguientes, para que éste adopte la decisión correspondiente en el término que establezca la ley.

En ningún caso podrá haber detención, prisión ni arresto por deudas, ni penas y medidas de seguridad imprescriptibles.”

Artículo 150.

“Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

(...)

2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.”

LEYES

Ley 1801 de 2016

“Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”

Ley 769 de 2002

“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”

Artículos: 1º, 3º, 7º, 131 literal B. 10., 169.

Ley 2290 de 2023

“Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958” - (Revisión Pendiente por parte de la Corte Constitucional art. 241 numeral 10 Constitución Política).

OTRAS DISPOSICIONES

Resolución número 3777 de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte

“Por la cual se reglamenta el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos en vehículos automotores, de conformidad con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 769 de 2002”

Resolución número 10000 de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte

“Por la cual se modifican algunos artículos de la Resolución número 03777 de 2003, que reglamenta el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos en vehículos automotores”

Resolución número 00318 de 2004 expedida por el Ministerio de Defensa

“Por la cual se reglamenta el artículo 3º de la Resolución 003777 del 17 de junio de 2003, modificado parcialmente por la Resolución número 0100000 del 27 de noviembre de 2003 expedidas por el Ministerio de Transporte”

Resolución número 20223040044945 de 2022 expedida por el Ministerio de Transporte

“Por la cual se expide el reglamento técnico que establece los requisitos aplicables a los acristalamientos de seguridad para uso en vehículos automotores y remolques que se fabriquen, importen y comercialicen en Colombia”

Doctrina Ministerio de Transporte

Respuesta a consulta - asunto: Tránsito Vidrios Polarizados, entintados u oscurecidos - Oficio número 20211340151651 de febrero 02 de 2021.

SENTENCIAS

Sentencia C-212 de 2017

La Corte Constitucional, resuelve declarar EXEQUIBLES el enunciado y los numerales 1 al 6 del artículo 163 de la Ley 1801 de 2016, por los cargos examinados, y los apartes demandados del párrafo 1º del artículo 163 de la Ley 1801 de 2016, EN EL ENTENDIDO de que el cumplimiento de las garantías allí previstas no excluye la realización de un control judicial posterior de la actuación policial.

Sentencia C-212/17

Mediante la Sentencia en mención, la Corte Constitucional señaló que: “51. Este panorama pone de presente que a pesar de que la garantía del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio exige la intervención de una autoridad judicial competente, de manera previa, por regla general, o posterior, como excepción, la determinación del juez competente para controlar la regularidad del acceso al domicilio sin orden previa, en los casos de imperiosa necesidad definidos por la ley, le corresponde al Congreso de la República. La reserva de ley en la determinación de las competencias de las autoridades públicas, el término para su ejercicio y el procedimiento mediante el cual se llevará a cabo dicho control es la materialización misma de la cláusula de Estado de Derecho[64] y se fundamenta en (i) la atribución general de competencia que la Constitución realiza en cabeza del Congreso de la República para la expedición de Códigos[65], (ii) el artículo 29 de la Constitución Política que erige la competencia legal en garantía del derecho fundamental al debido proceso y (iii), en el presente caso, en la reserva de ley específica prevista en el artículo 28 de la Constitución Política, al exigir que la autoridad judicial encargada de velar por la protección de la inviolabilidad del domicilio sea competente.”

4. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

5. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, atentamente 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 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 producción e Investigación agrícola: pequeños productores que se puedan beneficiar de la política de compra de cosechas; asociaciones y federaciones de agricultores, sin perjuicio de otras circunstancias que considere cada congresista de acuerdo a su caso.

De los honorables congresistas,


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


ANA PAULA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

Stamp: CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL. El día 05 de agosto del año 2024. Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley 137 Acto Legislativo. No. Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: SECRETARIO GENERAL.

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2024
CÁMARA**

por medio del cual se modifica la Ley 136 de 1994, el Decreto Ley 1421 de 1993 y la Ley 2200 de 2022 y se dictan normas para crear la comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia en los concejos y asambleas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley

Reciba un cordial saludo


En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, radicamos el siguiente Proyecto de ley:

Proyecto de Ley número 138 de 2024 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 136 de 1994, el Decreto Ley 1421 de 1993 y la Ley 2200 de 2022 y se dictan normas para crear la comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia en los concejos y asambleas y se dictan otras disposiciones.*

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5ª de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


ANA PATRICIA GUISELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÚEZ PIRAGUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2024
CÁMARA**

por medio del cual se modifica la Ley 136 de 1994, el Decreto Ley 1421 de 1993 y la Ley 2200 de 2022 y se dictan normas para crear la comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia en los concejos y asambleas y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. El objetivo de la presente Ley es establecer dentro de la normatividad vigente para la organización y el funcionamiento de los municipios y departamentos a nivel nacional, la creación de la Comisión Legal para la protección integral de

la infancia y la adolescencia en los Concejos y Asambleas del país.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 25° de la Ley 136 de 1994, el cual quedará así:

Artículo 25. Comisiones. Los concejos integrarán comisiones permanentes encargadas de rendir informe para primer debate a los proyectos de acuerdo, según los asuntos o negocios de que éstas conozcan y el contenido del proyecto acorde con su propio reglamento. Si dichas comisiones no se hubieren creado o integrado, los informes se rendirán por las Comisiones Accidentales que la Mesa Directiva nombre para tal efecto.

Todo concejal deberá hacer parte de una comisión permanente y en ningún caso podrán pertenecer a dos o más comisiones permanentes.

Además de las Comisiones Permanentes, **los Concejos Municipales podrán crear la Comisión para la Equidad de la Mujer y la Comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia, las cuales cumplen funciones específicas y diferentes a las establecidas para el trámite y aprobación de las iniciativas normativas, exclusivo de las Comisiones Permanentes y de la plenaria.**

Con el objeto de fomentar la participación de la mujer en el ejercicio de la labor normativa y de control político, los Concejos Municipales crearán la Comisión para la Equidad de la Mujer, la cual tendrá como funciones además de las que el Concejo delegue, dictar su propio reglamento, ejercer el control político así como el seguimiento a las iniciativas relacionadas con los temas de género, promover la participación de las mujeres en los cargos de elección popular y de designación ser interlocutoras de las organizaciones y grupos de mujeres, al igual que fomentar y desarrollar estrategias de comunicación sobre temas relacionados con los derechos de las mujeres y las políticas públicas existentes. De igual manera esta Comisión podrá hacer seguimiento a los procesos de verdad justicia y reparación para los delitos cometidos contra las mujeres durante el conflicto armado interno en sus territorios, a los que haya lugar. Para la conformación se tendrá en cuenta a todas las mujeres cabildantes de la Corporación respectiva de igual forma la participación voluntaria y optativa de los hombres Concejales.

La Comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia tendrá como funciones además de las que el Concejo delegue, dictar su propio reglamento; participar en la formulación de las iniciativas normativas para la garantía de los derechos y la protección integral de la infancia y la adolescencia, especialmente en contra de los diferentes tipo de violencia; conceptuar sobre el trámite de las iniciativas relacionadas; y hacer seguimiento y control político a los planes, programas, proyectos políticas públicas de las diferentes entidades del Estado, dirigidas a la garantía, reconocimiento, promoción, realización, ampliación, protección y restablecimiento de

los derechos de la infancia y la adolescencia. Además podrá establecer un trabajo conjunto con organizaciones de orden público, privado y no gubernamentales y las demás funciones que establezca la Ley y el reglamento interno de cada corporación.

Una vez al año se deberá realizar una sesión en la plenaria, especial y exclusiva por la niñez, para tramitar los proyectos relacionados, realizar los debates de control o audiencias públicas relacionadas.

En el marco de la conmemoración del “Día Mundial para la Prevención del Abuso Sexual de Niños, Niñas y Adolescentes el 19 de noviembre”, los Concejos realizarán una sesión exclusiva en Plenaria para texto que la administración rinda cuentas del avance en materia de prevención del abuso sexual infantil.

Parágrafo 1°. En aquellos Concejos en donde no haya manifestación de los Concejales de pertenecer a la comisión, la mesa directiva deberá garantizar su conformación y funcionamiento, con un número impar de sus miembros.

Parágrafo 2°. En todo caso hacer parte de la comisión que se crea mediante el presente artículo, no impide que los Concejales que pertenezcan a esta, puedan integrar las comisiones permanentes conforme al segundo inciso.

Artículo 3°. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 19 del Decreto-Ley 1421 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 19. El Concejo creará las comisiones que requiera para decidir sobre los proyectos de acuerdo en primer debate y para despachar otros asuntos de su competencia.

Todos los concejales deberán hacer parte de una comisión permanente. Ningún concejal podrá pertenecer a más de una comisión.

Además de las Comisiones Permanentes, el Concejo de Bogotá podrá crear la Comisión para la Equidad de la Mujer y la Comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia, las cuales cumplen funciones específicas y diferentes a las establecidas para el trámite y aprobación de las iniciativas normativas, exclusivo de las Comisiones Permanentes y de la plenaria.

El Concejo de Bogotá con el objeto de fomentar la participación de la mujer en el ejercicio de la labor normativa y de control político, creará la Comisión para la Equidad de la Mujer, la cual tendrá como funciones además de las que el Concejo del Distrito delegue, dictar su propio reglamento, ejercer control político, así como el seguimiento a las iniciativas relacionadas con los temas de género, promover la participación de las mujeres en los cargos de elección popular y de designación ser interlocutoras de las organizaciones y grupos de mujeres, al igual que fomentar y desarrollar estrategias de comunicación sobre temas relacionadas con los derechos de las

mujeres y las políticas públicas existentes. De igual manera esta Comisión podrá hacer seguimiento a los procesos de verdad, justicia y reparación para los delitos cometidos contra las mujeres durante el conflicto armado interno en el Distrito Capital. Para la conformación se tendrá en cuenta a todas las mujeres cabildantes del Concejo de Bogotá, de igual forma la participación voluntaria y optativa de los hombres Concejales.

La Comisión Legal para la protección integral de la infancia y la adolescencia tendrá como funciones además de las que el Concejo Distrital delegue, dictar su propio reglamento; participar en la formulación de las iniciativas normativas para la garantía de los derechos y la protección integral de la infancia y la adolescencia, especialmente en contra de los diferentes tipo de violencia; conceptuar sobre el trámite de las iniciativas relacionadas; y hacer seguimiento y control político a los planes, programas, proyectos políticas públicas de las diferentes entidades del Estado, dirigidas a la garantía, reconocimiento, promoción, realización, ampliación, protección y restablecimiento de los derechos de la infancia y la adolescencia. Además podrá establecer un trabajo conjunto con organizaciones de orden público, privado y no gubernamentales y las demás funciones que establezca la Ley y el reglamento interno de cada corporación.

Parágrafo 1°. La mesa directiva deberá garantizar su conformación y funcionamiento, con un número impar de sus miembros.

Parágrafo 2°. En todo caso ser parte de la comisión que se crea mediante el presente artículo, no impide que los concejales que pertenezcan a esta, puedan integrar las comisión permanentes conforme al segundo inciso.

Artículo 4°. Crease el artículo 31A en la Ley 2200 de 2022, el cual quedará así:

Artículo 31A. Además de las Comisiones Permanentes, **las Asambleas Departamentales podrán crear la Comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia.**

La Comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia tendrá como funciones, además de las que la Asamblea delegue, dictar su propio reglamento; participar en la formulación de las iniciativas normativas para la garantía de los derechos y la protección integral de la infancia y la adolescencia; conceptuar sobre el trámite de las iniciativas relacionadas; y hacer seguimiento y control político a los planes, programas, proyectos políticas públicas de las diferentes entidades del Estado, dirigidas a la garantía, reconocimiento, promoción, realización, ampliación, protección y restablecimiento de los derechos de la infancia y la adolescencia. Además podrá establecer un trabajo conjunto con organizaciones de orden público, privado y no gubernamentales y las demás funciones que establezca la Ley y el reglamento interno de cada corporación.

Una vez al año se deberá realizar una sesión en la plenaria, especial y exclusiva por la niñez, para tramitar los proyectos relacionados, realizar los debates de control o audiencias públicas relacionadas.

En el marco de la conmemoración del “Día Mundial para la Prevención del Abuso Sexual de Niños, Niñas y Adolescentes el 19 de noviembre”, las Asambleas realizarán una sesión exclusiva en Plenaria para texto que la administración rinda cuentas del avance en materia de prevención del abuso sexual infantil.

Parágrafo 1°. En aquellas asambleas en donde no haya manifestación de diputados y diputadas de pertenecer a la comisión para la equidad de la mujer, la mesa directiva deberá garantizar su conformación y funcionamiento, con un número impar de sus miembros.

Parágrafo 2°. En todo caso hacer parte de la comisión que se crea mediante el presente artículo, no impide que la diputada o diputado que pertenezcan a esta, pueda integrar una comisión permanente en los términos del artículo 30 de la presente ley.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,


ANA PAOLA AGUIEL GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción y Objetivo del Proyecto

Justificación

Propuesta de Articulado

Marco Legal y Constitucional

Constitución Política de Colombia

Impacto Fiscal

Circunstancias o Eventos que Podrían Generar Conflictos de Interés

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO DEL PROYECTO

La presente iniciativa se presenta ante el Honorable Congreso de la República para establecer la creación de la Comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia en las corporaciones territoriales y que sean los Concejos y Asambleas a nivel nacional, dentro de sus competencias,

quienes decidan incorporar estas comisiones en sus reglamentos internos.

JUSTIFICACIÓN

Según datos del DANE en 2024 Colombia tiene cerca de 9.17 millones de menores de 12 años, dentro de los cuales hay cerca de 4.4 millones de niñas (48.9%) y 4.6 millones de niños (51.1%).

Sin embargo, según las cifras de UNICEF - Colombia, 7.2 millones de niños, niñas y adolescentes, es decir más del 70% no tienen garantizados sus derechos integrales por su condición económica; además, de este porcentaje, 17.9% viven en pobreza extrema¹.

Para el Fondo para la Infancia, la pobreza se refleja que de cada cien niños que se logran matricular, solo 44 culminan sus estudios y los departamentos como Nariño, Cauca, Chocó y La Guajira tienen los desempeños más bajos de educación en el país. Estas desigualdades económicas y educativas desencadenan problemas también a la hora de acceder a los servicios de salud en el país en zonas que se ubican en la ruralidad.

Además de la situación económica, la situación en materia de violencia no es mejor, según la Procuraduría General de la Nación² en el 2023, 607 menores de edad, fueron víctimas de muerte violenta y 69.660 niños, niñas y adolescentes ingresaron al programa del ICBF porque sus derechos fueron vulnerados, lo cual es una cifra muy preocupante. Según estadísticas de la Policía Nacional, la violencia intrafamiliar registró cifras preocupantes, ya que, del total de los 12.532 casos en el 2023, los infantes fueron los más afectados con 7.663, seguido por los adolescentes con 4.869. Entre enero y febrero de 2024 fueron reportados 1.244 casos, de los cuales 654 corresponden a infancia, seguido por casos en adolescente con 590 registros.

En materia de violencia sexual, del 1° de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2023, se han reportado un total de 133.830 casos; en la cual, la Regional Bogotá se encuentra en primer lugar, presentando el mayor número de procesos con 24,16 % (32.333 casos), en segundo lugar, la Regional del Valle del Cauca con un 9,05% (12.111 casos), seguido de la Regional Atlántico con el 6,59% (8.813 casos), en cuarto lugar, la Regional Cundinamarca con un 5,70% (7.629 casos), y en quinto lugar la Regional Antioquia con un 5,16% con (6.909 casos).

Por ello desde el Congreso de la República y el Gobierno nacional, se han realizado esfuerzos importantes, desde sus competencias, para contribuir en la reducción de la vulnerabilidad y la violencia que sufren los niños y niñas del país.

Es por esto que se considera de suma importancia que las corporaciones públicas en los diferentes niveles territoriales, puedan hacer seguimiento y acompañamiento a las acciones que se emprendan

¹ <https://www.unicef.org/colombia/publicaciones>

² <https://www.procuraduria.gov.co/Pages/ninos-ninas-vulneracion-riesgo-permanente-violencia-maltrato-infantil-alerta-procuraduria.aspx>

desde el ejecutivo y desde la sociedad civil a favor de nuestros niños. Necesitamos reducir los índices de vulneración de derechos y para ello, se requiere que todo el Estado, bien articulado, se comprometa y ejecute lo que esté a su alcance para superar esta situación según los contextos territoriales.

En su informe más reciente, la organización Alianza por la niñez colombiana indica entre otras acciones transversales recomendadas³:

- *Que el Estado se comprometa con la reforma del Sistema Nacional de Bienestar Familiar (SNBF) y que este sistema realmente logre tener a las niñas, niños y adolescentes en el centro de la política pública. Las violencias a las que ellas y ellos, hoy se ven expuestos deben ser prevenidas y atendidas de manera intersectorial, con recursos, con un plan de trabajo concreto, con mecanismos de seguimiento y evaluación expeditos y con presencia regional y local.*
- *El Estado debe avanzar en la implementación de la Ley 2205 de 2022, asegurando los recursos necesarios para el funcionamiento de las unidades especiales de justicia para la niñez; es el momento propicio para que se inicien pilotajes de estas unidades en las zonas donde la niñez es más aquejada por la violencia.*
- *El Estado debe potenciar los programas de promoción de la salud mental y la prevención de la violencia en los ámbitos familiar, escolar y comunitario. Invertir en prevención resulta más eficaz con relación al costo y aporta beneficios considerables y duraderos.*
- *Promover una cultura de respeto hacia los derechos de las niñas y los niños, así como el fomento de la empatía con ellas y ellos.*
- *Es necesario vincular a medios de comunicación en campañas de cero tolerancia de la violencia hacia las niñas y los niños, promoviendo formas de relacionamiento positivas entre pares.*
- *Es fundamental fortalecer la cooperación entre las familias y las instituciones educativas, para modificar patrones de comportamiento e interacción agresivos o discriminatorios entre niñas, niños y adolescentes.*

Estas y otras recomendaciones de las organizaciones especializadas de la sociedad civil, pueden tener incidencia en las decisiones en materia de política pública en los distintos niveles territoriales, si contamos con comisiones dedicadas a los asuntos de la niñez en todas las corporaciones del país.

PROPUESTA DE ARTICULADO

Tiene como propósito modificar un artículo de la Ley 136 de 1994, del Decreto Ley 1421 de 1993, y de la Ley 2200 de 2022, para crear la Comisión para

la protección integral de la infancia y la adolescencia, como una comisión de naturaleza diferente y adicional a las Comisiones Permanentes que desarrollan las labores propias de las corporaciones.

Artículo 1º. Contiene el objeto del proyecto de ley.

Artículo 2º Modifica el artículo 25 de la Ley 136 de 1994 “Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios”, sobre las comisiones en los Concejos municipales y las funciones de la comisión de la niñez que se crea.

Artículo 3º. Adiciona un nuevo inciso al artículo 19 del Decreto Ley 1421 de 199 “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”.

Artículo 4º. Crease un nuevo artículo, el artículo 31A en la Ley 2200 de 2022, “por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los departamentos” sobre las comisiones en las Asambleas y las funciones de la comisión de la niñez que se crea.

Artículo 5º. Contiene la vigencia.

MARCO LEGAL Y CONSTITUCIONAL

Constitución Política de Colombia

La Constitución de 1991 consagró en el artículo 44 el derecho superior de los niños, niñas y adolescentes en el país. Dicha disposición establece:

Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: *la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.*

Ley 1336 de 2009: Estatuto de protección contra el abuso sexual infantil

Establece parámetros para que se autorregulen los servicios turísticos, hospedajes, aerolíneas y café internet. Incluye normas sobre extinción de dominio frente a casos de contenidos de abuso sexual y explotación sexual comercial. Crea el Comité Nacional Interinstitucional para ejecutar la política pública “Erradicación de la Explotación Sexual Comercial de Niños, Niñas y Adolescentes” (ESCNNA). Este ente es integrante y consultor del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES).

Ley 1236 de 2008 y Ley 1329 de 2009: Aumento de penas para quienes ejerzan o promuevan el abuso sexual en niños, niñas y adolescentes

³ <https://www.aldeasinfantiles.org.co/getmedia/e8880363-f110-4842-9f93-ecde1b981ddf/Nota-Politica-Publica-S-O-S-por-la-ninez-abr-2023-ALIANZANINEZ.pdf>

Endurece el castigo a los abusadores, con definiciones más claras en el Código Penal. Las penas máximas se aumentan, de 12 a 20 años para el acceso carnal abusivo con menor de 14 años, y de 7.5 a 13 años para el acto sexual con menor de edad. Cuando se presenta abuso sexual con acceso a una persona incapaz de resistir, o con trastorno mental, las penas se incrementan de 12 a 20 años; y si no hay acceso, de 7.5 a 16 años.

Ley 1146 de 2007: Prevención de violencia sexual y la atención integral a niños, niñas y adolescentes víctimas de abuso sexual

Previene la violencia sexual contra niños y adolescentes, brindándoles asistencia oportuna. Establece el Comité Interinstitucional Consultivo para la Prevención de la Violencia Sexual y Atención Integral de los Niños, Niñas y Adolescentes Víctimas del Abuso Sexual. Este comité tiene la responsabilidad de asesorar, apoyar y articular a las entidades del Estado, en lo concerniente a la lucha frontal contra el abuso sexual infantil.

Ley 1620 de 2013, por la cual se crea el Sistema Nacional de Convivencia Escolar y Formación para el Ejercicio de los Derechos Humanos, la Educación para la Sexualidad y la Prevención y Mitigación de la Violencia Escolar.

Ley 1822 de 2017, por medio de la cual se incentiva la adecuada atención y cuidado de la primera infancia, se modifican los artículos 236 y 239 del código sustantivo del trabajo y se dictan otras disposiciones.

Ley 1823 de 2017, por medio de la cual se adopta la estrategia salas amigas de La familia lactante del entorno laboral en entidades públicas.

Ley 1878 de 2018, por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 1098 de 2006, por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia, y se dictan otras disposiciones.

Ley 1978 de 2019: “Ley de Modernización de las TIC” por medio de la cual se crea una alerta nacional para la búsqueda de menores de edad perdidos o desaparecidos y crea una Política pública para la prevención y la protección de niñas, niños y adolescentes frente a delitos ocurridos a través de medios digitales.

Normatividad internacional

- Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre, que fue la primera que se proclamó en el planeta en el siglo XX, y en Bogotá en abril de 1948.
- Declaración Universal de los Derechos Humanos, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 10 de diciembre de 1948, en París.
- Declaración sobre los Derechos de los Niños y de las Niñas, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 20 de noviembre de 1959.
- Pacto de los Derechos Civiles y Políticos, adoptado por la Asamblea General en 1966 y aprobado en Colombia mediante la Ley 74

de 1968, que entró en vigor el 23 de marzo de 1976.

- Pacto de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales, adoptado por la Asamblea General el 16 de diciembre de 1966 y aprobado en Colombia mediante la Ley 74 de 1968, que entró en vigor desde enero 3 de 1976. Convención Americana de Derechos Humanos.
- Pacto de San José, suscrito en la Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos, en San José de Costa Rica, el 22 de noviembre de 1969 y aprobado en Colombia mediante la Ley 16 de 1976, que entró en vigor el 18 de julio de 1978.
- Convención sobre los Derechos del Niño, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989 y aprobada en Colombia mediante la Ley 12 de enero 22 de 1991.

IMPACTO FISCAL

El presente Proyecto de Acuerdo no presenta impacto fiscal, ya que no se ordenan gastos, ni se establecen concesiones o beneficios tributarios según el artículo 7° de la Ley Orgánica 819 de 2003.

CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, atentamente 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 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.

Por todo lo expuesto, ponemos a consideración del Congreso de la República el presente proyecto de ley.

De los Honorables Congresistas,

[Signature]
ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

[Signature]
IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA

[Signature]
MÁNUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

[Signature]
CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 5 de agosto del año 2024
 Ha sido presentado en este despacho el
 Proyecto de Ley 138 Acto Legislativo _____
 Po. _____ Con su correspondiente
 Explanación de Motivos, suscrito Por: _____

SECRETARÍA GENERAL

CONTENIDO

Gaceta número 1136 - Viernes, 9 de agosto de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

CARTAS DE ADHESIÓN

Págs.

Carta de adhesión al Proyecto de Ley número 021 de 2024 Cámara, Honorables Senadoras Nadia Blel Scaff y Soledad Tamayo Tamayo, por medio de la cual se establece una política pública en salud y protección social a favor de las personas afectadas por la tuberculosis y se dictan otras disposiciones..... 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial. 1

Proyecto de Ley número 137 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas para fortalecer la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones..... 11

Proyecto de Ley número 138 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 136 de 1994, el Decreto Ley 1421 de 1993 y la Ley 2200 de 2022 y se dictan normas para crear la comisión para la protección integral de la infancia y la adolescencia en los concejos y asambleas y se dictan otras disposiciones. 23