



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 405

Bogotá, D. C., miércoles, 4 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO

por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.

Bogotá D.C., 8 de abril de 2022

Doctora

DIANA MARCELA MORALES

Secretaria General

Comisión Sexta Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate en Cámara al Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban".

Respetada Secretaria:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito rendimos ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley de la referencia.

Cordialmente,

EMETERIO MONTES DE CASTRO

Representante a la Cámara

Partido Conservador

Coordinador

RODRIGO ROJAS LARA

Representante a la Cámara

Partido Liberal

DIEGO PATIÑO AMARILES

Representante a la Cámara

Partido Liberal

I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE

Esta iniciativa fue radicada por el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros, el 16 de marzo de 2021 ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso No. 145 de 2021. Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el secretario de la Comisión Sexta Constitucional Permanente me notificó mediante oficio; mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para Primer Debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5. Posteriormente fue rendido primer debate ante la Comisión Sexta del Senado de la República, lo que obedece la presentación de la presente segunda ponencia. El 19 de abril del 2022 la plenaria del Senado de la República discutió y aprobó la iniciativa.

En la Cámara de Representantes la mesa directiva designó como ponentes a los Representantes Emeterio Montes De Castro (coordinador); Diego Patiño Amariles y Rodrigo Arturo Rojas Lara.

II. OBJETO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de ley tiene como objeto garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.

III. JUSTIFICACIÓN.

MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1°, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional presentado a consideración del Congreso de la República por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras

<p>Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros. Cumple además, con lo dispuesto en los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p> <p>1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS</p> <p>1.1 Constitución Política de Colombia.</p> <p>ARTICULO 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.</p> <p>ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común</p> <p>1.2 Legales</p> <p>Ley 769 de 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 4o. ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN-PROGRAMAS DE SEGURIDAD. Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la 	<p>formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito. Texto subrayado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003. PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad. (Subrayado fuera del texto)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad. • ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. (...) <p>Ley 1702 De 2013 : "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Artículo 5°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas. (...)</p> <p>Resolución 3752 de 2015: "Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques".</p>
<p>ARTÍCULO 4o. SISTEMA DE FRENOS. Es de obligatorio cumplimiento la utilización del Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), para todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados, que se comercialicen en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 5o. BOLSAS DE AIRE. Es de obligatorio cumplimiento la utilización de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "Frontal Airbags" en todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 6o. APOYACABEZAS O SISTEMAS DE RETENCIÓN DE CABEZAS. En todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la utilización de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en los asientos que cuenten con cinturón de seguridad de tres puntos.</p> <p>1.3 Jurisprudenciales</p> <p>Corte Constitucional Sentencia C-1090/03, MP: Clara Inés Vargas Hernández.</p> <p>(...) El legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal de los demás conductores y peatones, quienes se ven sometidos a un riesgo adicional generado por el comportamiento voluntario de un conductor, bien sea de servicio público de transporte de pasajeros o particular, quien decide fumar mientras conduce. (...)</p> <p>La regulación del transporte privado se encamina a establecer unos límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción, con el propósito de mantener unas condiciones esenciales de vida en comunidad y se rige bajo los principios de seguridad, calidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. No obstante, al legislador le está vedado establecer restricciones a esa libertad o a la autonomía de las personas, salvo en los casos en que la misma afecte derechos de terceros o el interés general como es el caso de la seguridad vial. (...)</p> <p>Corte Constitucional Sentencia C-468/11, MP: María Victoria Calle Correa.</p> <p>(...)</p>	<p>Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones, como por ejemplo, contar con una licencia de tránsito (art. 43 Ley 769 de 2002); estar amparado por un seguro obligatorio vigente (art. 42 Ley 769 de 2002); llevar dos placas iguales, una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero del vehículo (art. 45 Ley 769 de 2002); inscribir el vehículo en el Registro Nacional Automotor, RUNT, (artículo 46 Ley 769 de 2002); contar con una revisión técnico-mecánica (art. 50 Ley 769 de 2002, modificado por el art. 9 de la Ley 1383 de 2010), entre otros.</p> <p>(...)</p> <p>Frente al requisito de saber leer y escribir para la obtención de la licencia de conducción de los vehículos automotores; la honorable Corte en esta misma providencia determinó:</p> <p>La medida cuestionada no ofrece en términos generales un tratamiento manifiestamente desproporcionado a quienes no saben leer ni escribir, ni limita excesivamente su derecho a la libre locomoción, (i) porque la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) porque la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones; (iii) porque la restricción a la libertad de circulación que se podría producir por vía de exigir el requisito de saber leer y escribir para obtener la licencia de conducción, es menor, en tanto no genera la imposibilidad de circular o transportarse en cualquier tipo de vehículos; (iv) porque el legislador puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas a la libertad de locomoción cuando se trata de salvaguardar intereses y valores superiores; (v) porque la medida además de concurrir a garantizar la seguridad de quien conduce y la de las demás personas, contribuye para que la condición de analfabeta no se perpetúe en el tiempo, no sólo porque el Estado está obligado a crear las condiciones para ello, sino porque se genera un estímulo adicional en quienes desean conducir y son iletrados, precisamente para superar tal condición; y (vi)</p>

porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo.

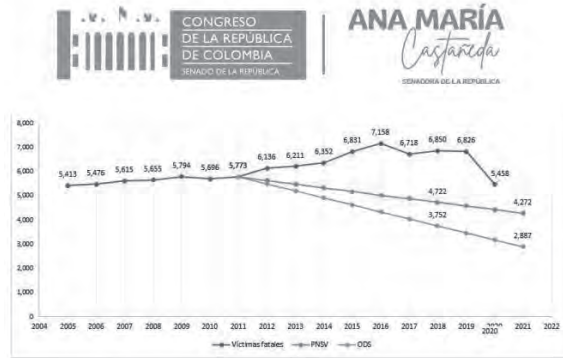
2. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley se traduce en el cumplimiento del mandato otorgado al legislador; de regular la actividad de tránsito automotor, con el fin de asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades, y de los deberes sociales del Estado y de los particulares¹. Esto como consecuencia de la concepción de la misma; como una actividad riesgosa o de peligro, que obligatoriamente amerita una intervención especial que va desde la tipificación de conductas, la actividad sancionatoria y la orientación de medidas óptimas que garanticen la seguridad en la vía. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud: "Cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan una discapacidad. Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB."²

En el 2019 de acuerdo con los datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los siniestros viales en Colombia dejaron 6.826 personas fallecidas y 36.812 lesionadas. En 2019 murió una persona por siniestros viales cada 77 minutos.

- De acuerdo al PNSV 2011-2021, el país se comprometió a reducir en 26% las muertes en vía para el 2021. Esta meta no se logró, ni tampoco los compromisos de Colombia respecto al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020

¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO
² OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

Datos preliminares con fecha de corte al 30 de noviembre de 2020

Fuente: Despacio org

De acuerdo al PNSV 2011-2021, el país se comprometió a reducir en 26% las muertes en vía para el 2021. Esta meta no se logró, ni tampoco los compromisos de Colombia respecto al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020³.

De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (65) que por homicidio doloso (55), todas igualmente preocupantes y reclaman del Estado Colombiano medidas preventivas eficaces para proteger la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano.

En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil cientos veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución

³ Despacio org. Situación de la seguridad vial vehicular en Colombia. Febrero de 2021. www.despacio.org

de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación⁴.

En comparación con otros países el porcentaje de siniestros en Colombia, es una cifra creciente año tras años; con excepción de 2020 dada su atipicidad⁵.



Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

Es uno de los países con mayores casos de accidentes fatales por cada 100.000 habitantes como se muestra en la siguiente figura.

⁴ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

⁵ OECD, Road Safety Annual Report 2019. Documento electrónico disponible en: <https://www.itfoecd.org/sites/default/files/docs/rtad-road-safety-annual-report-2019.pdf>

Fuente; Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograran causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación. Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la

<p>disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud⁶.</p> <p>Según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas de seguridad, el cual se traduce en un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Ese enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y los arcones seguros, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.⁷</p> <p>Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido.</p> <p>Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación o control. Estas áreas de acción incluyen atender los factores subyacentes, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente; gestión integral de la velocidad para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público; diseño y tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito⁸.</p> <p>⁶ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.</p> <p>⁷ ídem</p> <p>⁸ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el</p>	<p>Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene: •</p> <p>Adopción de principales estándares de seguridad vehicular: dado la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él.</p> <p>Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas. Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él⁹.</p> <p>El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región. Afirma el informe "En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (...). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una "bolsa inflable" pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil"¹⁰.</p> <p>enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.</p> <p>⁹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries</p> <p>¹⁰ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el</p>
<p>Se insta la obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. Teóricamente, todas las vías se deberían concebir teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.¹¹</p> <p>Estipula el otorgamiento graduado de licencias. Se propone como un medio para la disminución de las tasas de siniestros viales entre conductores novatos y jóvenes quienes presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito.</p> <p>Crea un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.</p> <p>IV. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congreso pueda encontrar".</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.</p> <p>¹¹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries</p>	<p>(...)</p> <p>a) <i>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.</i></p> <p>b) <i>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</i></p> <p>c) <i>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.</i></p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p><u>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p>

<p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).</p> <p>De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p> <p>V. PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <p>Las modificaciones propuestas tienen como propósito ajustar conceptos y precisar acciones en materia de movilidad acordes con el desarrollo y avance de la ciencia en materia técnica y el uso de herramientas tecnológicas que enriquecen el articulado, y a la vez resolver controversias de interpretación que van contra la finalidad de la Ley 2161 de 2021.</p> <table border="1" data-bbox="170 1017 792 1192"> <thead> <tr> <th>Texto aprobado por Plenaria de Senado</th> <th>Articulado propuesto para primer debate</th> <th>Nuevas observaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Texto aprobado por Plenaria de Senado	Articulado propuesto para primer debate	Nuevas observaciones	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad			<table border="1" data-bbox="829 368 1455 1205"> <tr> <td>vial con el enfoque de sistema seguro.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	vial con el enfoque de sistema seguro.			ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y		
Texto aprobado por Plenaria de Senado	Articulado propuesto para primer debate	Nuevas observaciones											
ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad													
vial con el enfoque de sistema seguro.													
ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y													
<p>reducir el número de lesiones graves.</p> <p>b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.</p> <p>c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).</p> <p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional,</p>	<table border="1" data-bbox="829 1445 1455 2287"> <tr> <td>deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS y sus otras equivalentes. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.			CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.			ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS y sus otras equivalentes. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a					
deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.													
CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.													
ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS y sus otras equivalentes. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a													

<p>continuación: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión trasera; iv) Protección de peatones; v) Control Electrónico de Estabilidad; vi) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); vii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; viii) Cinturones de seguridad; ix) Asientos y sus anclajes; x) Apoyacabezas; xi) Llantas; xii) Vidrios (Acrystalamientos). Esto bajo las condiciones establecidas en el Decreto 1595 del 2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan y, en todo caso, actualizará como mínimo en estos 3 años, aquellos reglamentos técnicos que pierdan su vigencia. La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento. Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos</p>			<p>internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.</p>		
<p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía, las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos. Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos</p>			<p>dispositivos, así como la señalización en vía.</p>		
<p>CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los</p>			<p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prevenir los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>	<p>CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de</p>	<p>Se propone adicionar un parágrafo al artículo 7 del Proyecto, que modifica el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, en virtud del derecho de las personas a relacionarse con las autoridades</p>

<p>requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y, organismo de tránsito que la expidió. Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u</p>	<p>conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y</p>	<p>por cualquier medio tecnológico o electrónico disponible en la entidad o integrados en medios de acceso unificado a la administración pública previsto en el artículo en el numeral 9º del artículo 5 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), modificado por el artículo 1 de la Ley 2080 de 2021, para consagrar que todos los documentos necesarios para circular u operar todos tipo de vehículos (tomando como base los exigidos en el procedimiento según el manual anexo a la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte) puedan presentarse por los ciudadanos en mensaje de datos o por medios digitales, sin que</p>	<p>óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control. La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma</p>	<p>organismo de tránsito que la expidió. Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad, sin costo alguno. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de</p>	<p>sea su obligación consultarlo en línea en el momento del requerimiento, precisamente para corregir interpretaciones como la contenida en la Circular 20221010000601 del 3-01-2022 del Ministerio de Transporte que emitió la instrucción de exigirle a los ciudadanos la presentación en línea del documento, desnaturalizando ese derecho y asignándoles una carga desproporcionada e inconstitucional.</p>
<p>digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>	<p>domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control. La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran. Parágrafo 1. Las autoridades de tránsito,</p>		<p>ARTICULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos: Para vehículos particulares: a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que</p>	<p>organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, y demás documentos que se requieran para circular y los que en el futuro llegasen a exigirse cuando estos se presenten en mensaje de datos o cualquier otro medio digital, salvo que tengan evidencias de hechos o circunstancias que los desvirtúen.</p>	



<p>garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>Para lo cual, las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de</p>			<p>conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>		
<p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 124. SISTEMA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p> <p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.</p> <p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el</p>	<p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Créase un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p> <p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>El descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas; si el conductor acepta la</p>	<p>El artículo 9 se ajusta para darle más coherencia a la iniciativa, para precisar: (i) la reducción de puntos de la licencia de conducción es una medida necesaria y a la vez es importante que se rehabilite al contraventor, por ello al reparar con el pago de la sanción así como se aplica el beneficio previsto en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y normas complementarias, sobre reducción del monto, se establezca una recuperación de puntos proporcional al momento en que se realice el curso a infractores de las normas de tránsito; (ii) estos cursos podrán ser dictados por Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención; (iii) los cursos para</p>	<p>proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <p>a) 3 puntos para las infracciones del literal A.</p> <p>b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.</p> <p>c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.</p> <p>d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.</p> <p>e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley.</p> <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida</p>	<p>conducta, paga la multa con descuento y hace el curso de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el infractor tendrá derecho a que la reducción de puntos sea proporcional según lo previsto en dicha norma.</p> <p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <p>a) 3 puntos para las infracciones del literal A.</p> <p>b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.</p> <p>c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.</p> <p>d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.</p> <p>e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley.</p> <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar</p>	<p>recuperación total de puntos deben tener una duración mínima de seis (6) horas las cuales deben ser debidamente reglamentadas para garantizar una verdadera reeducación; (iv) simultáneamente, para hacer más riguroso el control, los cursos para reducción de la sanción y recuperar puntos deben ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente; y (v) para evitar el fraude, la Superintendencia de Transporte, con base en su sistema de control y vigilancia (SICOV), si detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o</p>

<p>total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema. Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas para la reactivación de la licencia de conducción.</p>	<p>las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses. Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema. Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos. <u>Parágrafo.- Los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo</u></p>	<p>conductor: la pérdida del descuento de la multa y de la totalidad de puntos y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente, además del procedimiento sancionatorio o de tipo penal respecto al Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se preste para dicha conducta.</p>	<p><u>136 de la Ley 769 de 2002 y normas complementarias para la reducción de la sanción, y para la recuperación de puntos, podrán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y deberán ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente. Los cursos para la recuperación de la totalidad de puntos deberán tener una duración mínima de seis (6) horas. Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de vigilancia y control detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor: la pérdida del descuento de la multa y de la totalidad de puntos y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la</u></p>		
<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así: "Artículo 94. <i>Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.</i> Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al</p>	<p><u>Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</u></p>		<p>tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado integro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."</p>		

<p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa 			<p>correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".</p>		
			<p>ARTÍCULO 12º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p>	<p>ARTÍCULO 12. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita</p>	<p>Otro ajuste importante, es que se adiciona un parágrafo al artículo 12, sobre el registro de lesiones corporales en las vías, en el sentido de interpretar la Ley 2161 de 2021 para aclarar que es deber de todas las entidades aseguradoras verificar el accidente mediante el uso de herramientas técnicas y tecnológicas, para establecer la veracidad de la existencia del accidente y las circunstancias en que se da, pues la norma ha sido malinterpretada, haciéndole perder su efecto, desconociendo</p>
<p>gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. <u>Parágrafo.- Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para estos efectos, todas las entidades aseguradoras y los Centros de Conciliación deberán reportar mensualmente</u></p>		<p>que la intención del legislador, cuando aprobó la Ley 2161 de 2021 fue atacar problemas de corrupción que se han presentado con respecto al uso del SOAT y mejorar la movilidad del país. Igualmente, se establece el deber de las entidades aseguradoras y de los Centros de Conciliación de reportar mensualmente los accidentes atendidos, en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT; así como la posibilidad de las entidades aseguradoras y de la ADRES para objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado en casos de fraude al sistema. Se requiere fortalecer y unificar este</p>	<p><u>los accidentes en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT previsto en este artículo. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</u></p>		<p>registro, porque existe mucha inconsistencia en las cifras que podría incentivar el fraude, por ejemplo, al Senado de la República mientras la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) reportó 256.287 casos, la Superintendencia Financiera de Colombia informó que fueron 762.000 accidentes que afectaron el SOAT. (art. 5 ley 2161).</p>
			<p>ARTÍCULO 13º. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un</p>		

<p>siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema . El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p>			<p>residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p>		
<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas</p>			<p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su</p>		
<p>diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora. Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones. PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de</p>			<p>diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p>		
			<p>ARTICULO 16º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar</p>		

<p>planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p>			<p><u>Sistema de Control y Vigilancia, anualmente la Superintendencia tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</u></p>	
	<p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p><u>Artículo 17. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del</u></p>	<p>Se propone adicionar este artículo con el objeto de establecer mayores controles y auditorías sobre el recaudo y traslado de recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</p>	<p><u>ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</u></p> <p>ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. <u>En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores, entidades aseguradoras y demás</u></p>	<p>Por estas razones, es necesario modificar el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, en el sentido de que en todo accidente de tránsito en que se generen sólo daños materiales los implicados e interesados deben retirar inmediatamente los vehículos para no obstruir el tráfico y que no será necesaria la expedición del informe de accidente de</p>
<p><u>interesados en el accidente recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente. Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y</u></p>		<p>tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación, con el fin de mejorar la movilidad en las ciudades, amén de que se trata de un asunto netamente civil. Igualmente, es necesario derogar el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021, que ha suscitado la errada interpretación de que sólo existe este deber si los vehículos están asegurados.</p>	<p><u>del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.</u></p>	
			<p>ARTÍCULO 19. <u>Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</u></p> <p>Artículo 146. <u>Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la</u></p>	<p>Finalmente, se ajusta el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, atendiendo una necesidad sentida de las autoridades de tránsito, sobre el anacronismo del "concepto técnico" previsto en dicha norma, para adecuarlo al procedimiento contravencional y suprimir la tasación de daños y las medidas cautelares en este tipo de casos, pues son temas suficientemente regulados por la Ley 1564 de</p>

<p><u>norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.</u></p>	<p>2002, Código General del Proceso.</p>		<p>VI. PROPOSICIÓN</p>	<p>Con base en las anteriores consideraciones, rendimos informe de ponencia positiva y solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021, “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban”.</p>	
<p>ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 20. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021. y</p>	<p>Se propone realizar unos ajustes en la vigencia, con el propósito de que la misma este acorde a los artículos 18 y 19 del proyecto y zanjar cualquier duda de interpretación.</p>	<p>Cordialmente,</p>		
<p>I. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA</p>			<p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p>	<p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	
<p>PROYECTO DE LEY NO. NO. 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO</p> <p>“Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban”.</p>				<p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	
<p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>CAPITULO I</p> <p>OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</p>			<p>infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.</p>	<p>c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).</p>	
<p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p>			<p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p>	<p>CAPÍTULO II</p> <p>OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p>	
<p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p>			<p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS y sus otras equivalentes.</p>	<p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a continuación:</p>	
<p>a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.</p>			<p>i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión trasera; iv) Protección de peatones; v) Control Electrónico de Estabilidad; vi) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); vii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; viii) Cinturones de seguridad; ix) Asientos y sus anclajes; x) Apoyacabezas; xi) Llantas; xii) Vidrios</p>		
<p>b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la</p>					

<p>(Acristalamientos). Esto bajo las condiciones establecidas en el Decreto 1595 del 2015 o las normas que lo modifiquen, adiciones o sustituyan y, en todo caso, actualizará como mínimo en estos 3 años, aquellos reglamentos técnicos que pierdan su vigencia.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p>	<p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad, sin costo alguno.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la</p>
<p>licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo 1. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, y demás documentos que se requieran para circular y los que en el futuro llegasen a exigirse cuando estos se presenten en mensaje de datos o cualquier otro medio digital, salvo que tengan evidencias de hechos o circunstancias que los desvirtúen.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <ol style="list-style-type: none"> d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. 	<p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Créase un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p>

<p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>El descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas; si el conductor acepta la conducta, paga la multa con descuento y hace el curso de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el infractor tendrá derecho a que la reducción de puntos sea proporcional según lo previsto en dicha norma.</p> <p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <p>a) 3 puntos para las infracciones del literal A. b) 6 puntos, para las infracciones del literal B. c) 12 puntos, para las infracciones del literal C. d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley.</p> <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p>	<p>Parágrafo. Los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y normas complementarias para la reducción de la sanción, y para la recuperación de puntos, podrán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y deberán ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>Los cursos para la recuperación de la totalidad de puntos deberán tener una duración mínima de seis (6) horas.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de vigilancia y control detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor: la pérdida del descuento de la multa y de la totalidad de puntos y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 94. <i>Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.</i> Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p>
<p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo.”</p> <p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías”. <p style="text-align: center;">CAPITULO V REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 12. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales.</p> <p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que</p>

permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para estos efectos, todas las entidades aseguradoras y los Centros de Conciliación deberán reportar mensualmente los accidentes en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT previsto en este artículo. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.

ARTÍCULO 13º. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.

**CAPITULO VI
VELOCIDAD**

ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

de deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**CAPITULO VII
OTRAS DISPOSICIONES**

ARTÍCULO 17. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente la Superintendencia tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.

ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

“ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente. Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición

ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora. Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.

ARTÍCULO 16º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad

del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación”.

ARTÍCULO 19. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.

ARTÍCULO 20. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.

Cordialmente,



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador
Coordinador



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara
Partido Liberal



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal


COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 03 de mayo de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado. "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES – LEY JULIAN ESTEBAN"**.



Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes EMETERIO MONTES (Coordinador Ponente), DIEGO PATIÑO, RODRIGO ROJAS.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 144 / del 03 de mayo de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
 Secretaria General

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 457 DE 2022 CÁMARA- 002 DE 2021 SENADO
por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.

<p>Bogotá D.C., 8 de abril de 2022</p> <p>Doctora DIANA MARCELA MORALES Secretaria General Comisión Sexta Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>Referencia: Informe de ponencia para primer debate en Cámara al Proyecto de Ley No. 457 de 2022 Cámara- 002 de 2021 Senado, "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes".</p> <p>Respetada Secretaria:</p> <p>En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito rendimos ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley de la referencia.</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: center;"> RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> <p style="text-align: center;"> ESTEBAN QUINTERO CARDONA Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>	<p>I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE</p> <p>El proyecto de ley tiene como antecedente el proyecto de ley No. 209 de 2019 Cámara – 277 de 2020 Senado, que no alcanzó a ser discutido en su último debate en la Plenaria del Senado de la República y fue archivado por tránsito de legislatura. En ese momento el proyecto de ley también tuvo como ponente al Senador Horacio José Serpa Moncada, quien concertó junto con el autor del Proyecto y el Gobierno Nacional (en cabeza del Ministerio de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial) los ajustes que permiten la adecuada aplicación de los objetivos propuestos en la iniciativa, sin embargo, resulto siendo archivado en su último debate por tiempos.</p> <p>Este nuevo Proyecto de Ley es de autoría del Representante a la Cámara Rodrigo Arturo Rojas Lara, radicado el 20 de julio de 2021 y enviado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado por su competencia en la materia. Por designación de la Mesa Directiva, el Senador Horacio José Serpa Moncada fue el ponente de esta iniciativa en el Senado de República.</p> <p>El pasado 22 de septiembre del 2021, fue aprobado en primer debate por unanimidad en la Comisión Sexta del Senado de la República. Posteriormente, el 19 de abril del 2022 fue aprobado por unanimidad y sin modificaciones por parte de la plenaria del Senado.</p> <p>En cámara fueron designados como ponentes el Representante Rodrigo Arturo Rojas, autor de la iniciativa y el Representante Esteban Quintero.</p> <p>Con este proyecto se reitera la necesidad de ajustar la normatividad existente para poner al usuario de las bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial que tiene el país, permitiendo al país pasar a un enfoque de política pública que concibe los accidentes viales como hechos 100% prevenibles.</p> <p>II. OBJETO DEL PROYECTO.</p> <p>El objeto del Proyecto de Ley que se pone a consideración de la Comisión Sexta del Senado de la República es ajustar la normatividad existente para poner al usuario de las bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial que</p>
---	--

tiene el país. La educación y el fomento de las normas de seguridad en el uso de la bicicleta por parte de todos los actores en la vía son los instrumentos que se verán fortalecidos con la aprobación de esta iniciativa, con el fin de reducir los índices de accidentalidad de los "biciusuarios".

III. JUSTIFICACIÓN.

• **Razones de conveniencia:**

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos, en Colombia la cifra de accidentes de tránsito "supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas- los más afectados representando, en la actualidad, más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos"¹.

Este proyecto de ley se enfoca en uno de estos usuarios vulnerables: los ciclistas. De acuerdo con las cifras de Medicina Legal, en 2018 fallecieron 421 ciclistas en accidentes de tránsito, y 2.786 resultaron lesionados. Esto significa que, de los conductores tanto fallecidos, como lesionados, en accidentes de tránsito en Colombia, los ciclistas ocupan el segundo lugar, después de los conductores de motocicleta. Como lo indica el último informe de Forensis: "(...) la bicicleta para el caso colombiano presenta cifras mayores a la participación porcentual a nivel mundial, cerca del 6,2% de las muertes son conformadas por este segmento de la movilidad en el territorio colombiano"².

Para la fecha en la que se elabora esta ponencia, los datos continúan siendo alarmantes: según el Observatorio Nacional de seguridad vial, con corte al 30 de noviembre de 2019 en Colombia fallecieron 6634 personas en accidentes de tránsito, de las cuales 415 fueron ciclistas. A su vez, en 2019 resultaron lesionadas 34485 personas, de las cuales 2699, esto es, el 7,83% han sido usuarios de bicicletas³.

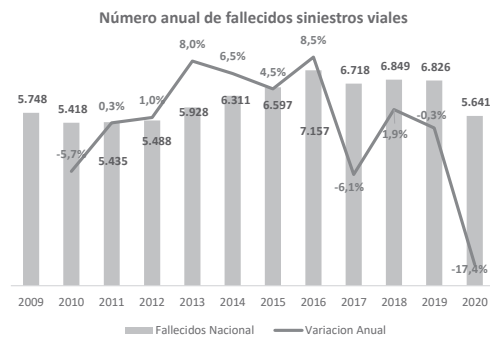
¹ Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018.

² Ibid

³ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2019.

Las cifras son aún más preocupantes, si se tiene en cuenta que los índices de accidentes de tránsito en ciclistas han ido en aumento progresivo en los últimos años. De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial⁴, en el año 2018 el porcentaje de muertes de ciclistas en accidentes de tránsito aumentó en un 43% y el de lesionados, en un 37%, como lo muestra el siguiente cuadro:

Accidentes de tránsito en ciclistas entre 2012 y 2021



Fuente: Observatorio ANSV (elaboración propia).

Según cifras de la ANSV: Desde el 2009 hasta el 2020, son más de 74 mil las personas que han fallecido en accidentes de tránsito.

Para este año, hasta agosto del 2021 ya son: 4.602 las víctimas fatales de siniestros viales con un incremento de casi el 50% con respecto al mismo periodo del año 2020.

⁴ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018.

Por su parte concretamente **EN LO QUE REFIERE A LOS CICLISTAS**, siendo uno de los actores viales más vulnerables, según la ANSV, entre el año 2009 y el 2020 (11 años): hubo 4.483 ciclistas fallecidos por accidentes en las vías.

Cifras más actualizadas muestran que en lo corrido del año 2021, ya se registran 294 ciclistas fallecidos en el territorio nacional. Lo que representa un incremento de casi el 19% con respecto al mismo periodo del año 2020 (donde se registraron 249 casos).

Frente a los **LESIONADOS**: El panorama es más dramático, pues entre el 2016 y 2020 se reportaron más de 176 mil actores viales heridos, de los cuales 12.631 fueron ciclistas.

Para este año 2021, Según cifras de la ANSV hasta agosto, ya hay 11.084 lesionados de siniestros viales, de los cuales 925 son ciclistas, es decir casi el 9% del total de lesionados.

Lo anterior permite concluir: (i) que es urgente tomar acciones contundentes para reducir los alarmantes índices de accidentalidad en ciclistas, y (ii) que tales acciones deben ir encaminadas a inculcar un respeto por parte de los actores viales que se encuentran en una posición fuerte en la vía, frente a los ciclistas, quienes hacen parte de los usuarios vulnerables de la vía pública.

A nivel mundial se ha reconocido que los accidentes de tránsito son 100% prevenibles. Esta visión ha cambiado la perspectiva tradicional frente a los accidentes de tránsito, según la cual las muertes por accidentes de tránsito se consideraban inevitables.

Las autoridades de Suecia explicaron este fenómeno para el año 1997 a través de la política "Visión Cero", de la siguiente forma:

"Durante mucho tiempo, hemos pensado que las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves son un efecto secundario de la vida moderna. Aunque el mundo los denomina "accidentes", la realidad es que podemos prevenir estas tragedias tomando un enfoque preventivo y proactivo que prioriza la seguridad del tráfico como un problema de salud pública".

De esta forma, se reconoce que la pérdida significativa de vidas tiene un costo trágico, que se entiende más allá de la pérdida personal a los impactos profundos en la comunidad, que incluyen: costos económicos personales y trauma emocional para quienes resultan victimizados; también, un gasto significativo de los contribuyentes en respuesta a emergencias y costos de atención médica a largo plazo⁵.

"Visión Cero" tiene nueve componentes principales, dentro de los que cabe resaltar tres: primero, la existencia de un compromiso político que incluya a autoridades locales de alto rango, orientados a lograr sus objetivos; segundo, un plan de acción con estrategias claras y responsables de su cumplimiento; y, tercero, un compromiso de los líderes políticos de priorizar sistemas basados en una "Visión Cero", que se enfoque, entre otras cosas, en influenciar en el comportamiento de los ciudadanos, inculcando que las pérdidas por accidentes de tránsito son prevenibles⁶, mediante programas de concientización.

El proyecto de ley que se presenta en esta oportunidad, parte de la consideración de que las muertes y lesiones en accidentes de tránsito son prevenibles, y busca contribuir a su prevención mediante la concientización de los conductores de vehículos automotores, sobre el respeto a los ciclistas, que son unos de los usuarios más vulnerables en la vía.

• **Fundamentos jurídicos**

Bases constitucionales del proyecto de ley

Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido:

"Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

⁵ Vision zero network. What is vision zero? En: <https://visionzeronet.org/about/what-is-vision-zero/>

⁶ Ibid.

<p><i>El carácter de valor constitucional, se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2°, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantía de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.</i></p> <p><i>También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C.P.).</i></p> <p><i>Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuandoquiera que estén expuestas a [amenazas] que no tienen el deber jurídico de tolerar, por rebasar éstos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad”7.</i></p> <p>La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:</p> <p><i>“(…) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal, imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de</i></p> <p><small>7 Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.</small></p>	<p><i>amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin”8.</i></p> <p>En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:</p> <p><i>“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.</i></p> <p><i>(…) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.</i></p> <p><i>La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”9.</i></p> <p>En el mismo sentido, en la sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:</p> <p><small>8 Ibid.</small> <small>9 Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.</small></p>
<p><i>“(…) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.</i></p> <p><i>En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”10.</i></p> <p>En consecuencia, en virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.</p> <p>1. Regulación actual y modificación propuesta</p> <p>Este proyecto busca contribuir a la seguridad de los ciclistas, reconociéndolos como actores vulnerables en la vía, a partir de la concientización de los principales causantes de accidentes de los que son víctimas: los vehículos automotores, tanto públicos, como privados.</p> <p>En la actualidad, la concientización de actores vulnerables en la vía se encuentra regulada en la Ley 1503 de 2011, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, en consonancia con la Ley 1811 de 2016, “por la cual se otorgan incentivos para</p> <p><small>10 Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.</small></p>	<p>promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, o ley “pro bici”.</p> <p>En dichas leyes se buscó promover la concientización de los ciclistas como actores vulnerables en la vía, pero desde el sistema educativo. Sin embargo, en estas normas no se contempla expresamente la obligación a cargo de los conductores de vehículos de tener el conocimiento básico de las normas para proteger a los ciclistas, tanto en la preparación como en la evaluación de los exámenes teóricos que actualmente se deben realizar para obtener la licencia de conducción.</p> <p>El proyecto propone que estos contenidos sean obligatorios en estos exámenes, adicionando un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002 (Código de Tránsito y Transporte), que es el que los regula. A su vez, se modifica el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, así: (i) corrigiendo un error de redacción del artículo, pues la norma original hace una referencia equivocada a numerales, y no a literales, y (ii) incluyendo un nuevo párrafo, con el fin de que los cursos que se realizan para reducir el cobro de las multas de tránsito incluyan dentro de sus contenidos las normas sobre la seguridad de los usuarios de bicicletas.</p> <p>Por lo demás, en el articulado se aclara que, para definir los criterios de evaluación y las modificaciones de la seguridad vial que tienen que cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción¹¹, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá tener especialmente en cuenta la seguridad de los usuarios de la bicicleta.</p> <p>Por último, se deja a cargo del Ministerio de Transporte la obligación de crear una política pública orientada a divulgar las normas de tránsito que procuran la seguridad en la vía para los usuarios de bicicletas, o articular e incluir este objetivo en alguna ya existente, con el fin de fortalecer la concientización de los ciudadanos sobre el respeto a los ciclistas como usuarios vulnerables.</p> <p>Hoy el país ve con alegría el creciente número de usuarios de este medio de transporte. Solo para el caso de Bogotá, el uso de la bicicleta aumentó un 39% durante los últimos 4 años, llegando a registrar cerca de 1,17 millones de viajes al día. Sin embargo, preocupa que las cifras de accidentalidad también crezcan. Tan</p> <p><small>11 Que es una función que tiene a su cargo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y que está establecida en el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013.</small></p>

solo en Bogotá entre abril y diciembre de 2020 se incrementó el uso de la bici en un 80%, pasando de 360.000 viajes diarios a 650.000.

Este proyecto busca fomentar un mayor conocimiento de las normas de seguridad por parte de todos los actores viales en lo que se refiere a la protección y cuidado de los ciclistas, con el fin de reducir y prevenir los altos índices de accidentalidad, a través de la capacitación, la educación y la sensibilización sobre la importancia del respeto y cuidado de los ciclistas. En ese sentido, este proyecto es una medida pertinente y necesaria para evitar que las cifras de lesionados o fallecidos crezcan también exponencialmente.

Cifras más recientes del observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dan cuenta de la problemática, pues a en lo corrido del 2022 hasta ya son cerca de 89 ciclistas quienes han resultado como víctimas mortales de siniestros viales y a febrero de este mismo año 199 usuarios de bicicleta lesionados.

IV. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congreso pueda encontrar".

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del

congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

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

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer

saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)" (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018.
- Observatorio Nacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.
- Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.
- Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
- Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
- Instituto de Medicina Legal. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses. Forensis, 2018.
- Vision zero network. What is vision zero? En: <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

V. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, rendimos informe de ponencia positiva y solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 457 de 2022 Cámara- 002 de 2021 Senado, "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes".




Cordialmente,



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

<p>I. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA</p> <p>PROYECTO DE LEY NO. 457 DE 2022 CÁMARA - 002 DE 2021 SENADO, "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE LA "BICI" SEGURA Y SIN ACCIDENTES"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.</p> <p>Artículo 2°. Adiciónese un inciso al parágrafo 3° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 23 de la Ley 2050 de 2020, el cual quedará así: Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el numeral 15.4 del artículo 15 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así: 15.4. Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consejero y de participación público-privado. Tiene por funciones: Proponer acciones y recomendaciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la implementación de la política nacional de seguridad vial, informar a sus representados los planes y las estrategias de seguridad vial, y debatir propuestas orientadas a lograr el compromiso y coordinación de los sectores público y privado, en el marco de los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial. La ANSV definirá los aspectos generales que aseguren la operatividad del Consejo.</p> <p>Las propuestas y recomendaciones del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, y en general las decisiones que dicho Consejo adopte, no son vinculantes para la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>Serán Miembros del Consejo Consultivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 Representantes de la sociedad civil, así: un representante de colectivos de ciclistas, un representante de colectivos de motociclistas, un representante de peatones y un representante de víctimas de accidentes de tránsito. • Un representante de los agentes económicos del sector automotor. • Un representante de los Organismos de apoyo a las Autoridades de Tránsito. • Un representante de Académicos o expertos en la seguridad vial. <p>Parágrafo 1°. Asistirán como invitados permanentes, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o su delegado, un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.</p> <p>Parágrafo 2. Cada uno de los mencionados actores como integrantes del Consejo Consultivo, incluyendo representantes de la sociedad civil, agentes económicos del sector automotor, Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito y académicos o expertos en seguridad vial, elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.</p> <p>Parágrafo 3. El periodo de los miembros del Consejo Consultivo será de dos (2) años. Los miembros del Consejo que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, ostenten tal calidad de conformidad con las disposiciones previamente establecidas, conservarán la calidad de miembros por el tiempo que faltare para completar dos (2) años desde el momento en que se produjo su elección. Una vez culminado dicho periodo los diferentes actores sociales y económicos procederán a elegir a los representantes señalados en el presente artículo.</p> <p>Artículo 4°. Actor vial Ciclista en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.</p> <p>Artículo 5° Promoción de Campañas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá campañas en los medios masivos, comunitarios y alternativos de comunicación, y de manera presencial en ciudades y poblaciones mediante</p>
<p>instancias relacionadas con el deporte, la recreación y la movilidad, acorde a las normas vigentes para estos servicios, con el objetivo de promover y socializar los derechos y deberes de los ciclistas y las estrategias de prevención de manera integral.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los Ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.</p> <p>Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.</p> <p>Artículo 7°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> <p> ESTEBAN QUINTERO CARDONA Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>	<p>COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</p> <p>SUSTANCIACIÓN</p> <p>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE</p> <p>Bogotá D.C., 03 de mayo de 2022</p> <p>En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 457 de 2022 Cámara – 002 de 2021 Senado. "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE LA "BICI" SEGURA Y SIN ACCIDENTES".</p> <p>Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes RODRIGO ROJAS (Coordinador Ponente), ESTEBAN QUINTERO.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 145 / del 03 de mayo de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <p> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaría General</p>

CONTENIDO

Gaceta número 405 - Miércoles, 4 de mayo de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate en Cámara, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.	1
Informe de ponencia para primer debate en Cámara y texto propuesto al Proyecto de ley número 457 de 2022 Cámara- 002 de 2021 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.....	17