

RV: Acción Pública de Inconstitucionalidad

secretaria4 corte constitucional <secretaria4@corteconstitucional.gov.co>

Vie 17/03/2023 10:43

Para: Secretaria3 Corte Constitucional <secretaria3@corteconstitucional.gov.co>

De: Luis Alejandro Ramirez Alvarez <ramirezalvarez.abogado@gmail.com>**Enviado:** viernes, 17 de marzo de 2023 10:16**Para:** secretaria4 corte constitucional <secretaria4@corteconstitucional.gov.co>**Asunto:** Acción Pública de Inconstitucionalidad

| |
|---|
|  0. Demanda L 2251 + cédula.pdf |
|  1. gaceta_145.pdf |
|  2. gaceta_619.pdf |
|  3. gaceta_278.pdf |
|  4. gaceta_1156.pdf |
|  5. gaceta_1178.pdf |
|  6. gaceta_707.pdf |
|  7. PPD 456 de 22 C 408 de 21 S SEG VIAL.pdf |
|  8. gaceta_468.pdf |
|  9. gaceta_613.pdf |
|  10. CLAUSULADO CONTRATO CONSULTORIA SICOV.... |
|  11. DOC-07-Informe-Detallado-Juridico-Etapa-3.pdf |

Honorables Magistradas y Magistrados
Corte Constitucional
E. S. D.

Atentamente adjunto al presente correo Acción Pública de Inconstitucionalidad contra el artículo 15 (parcial) de la Ley 2251 de 2022. Lo anterior para que surta el respectivo trámite de admisión.

Cordialmente,

Luis Alejandro Ramírez Álvarez.

Honorables Magistradas y Magistrados
Corte Constitucional
E. S. D.

Asunto: Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 15 (parcial) de la Ley 2251 de 2022.

Luis Alejandro Ramírez Álvarez, ciudadano en ejercicio, identificado como aparece al pie de mi firma, me dirijo a ustedes para interponer acción pública de inconstitucionalidad contra el artículo 15 (parcial) de la Ley 2251 de 2022 por violación de los principios de consecutividad y unidad de materia previstos en los artículos 157 y 158 de la Constitución Política, así como de las condiciones para fijar tasas previstas en el artículo 338 de la Constitución.

La Ley 2251 de 2022 denominada “*Ley Julián Esteban*”, en honor al niño ciclista que murió arrollado por una tractomula en una carretera¹, fue propuesta al Congreso con el fin de “*proteger el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud*” a través de medidas relacionadas con la fabricación de vehículos, modificaciones al Código de Tránsito y el registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas². De acuerdo con la presentación realizada en el primer debate por la senadora ponente “*[e]l objetivo de este proyecto de ley es, por supuesto, garantizar el derecho a la vida, a la integridad de las personas, 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 poder luchar contra la siniestralidad vial.*”³ Sin embargo, luego de haber sido debatido y aprobado el proyecto en el Senado, en el tercer debate se introdujo un artículo nuevo, que es el demandado parcialmente en esta oportunidad. Dicho artículo no tiene que ver con la garantía de la vida, integridad o salud de las personas ni contiene un instrumento normativo para luchar contra la siniestralidad vial, sino que otorga al Ministerio de Transporte la potestad para fijar una tarifa que los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito deben facturar a los usuarios por concepto de la operación del SICOV, una herramienta tecnológica destinada a permitir a la Superintendencia vigilar a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Esta norma tiene los siguientes cuatro vicios de constitucionalidad:

- (1) **Violación del principio de consecutividad:** la norma fue introducida en el tercer debate. Con esto se incluyó en la ley un nuevo tema (determinación de las tarifas del SICOV) que el Senado de la República nunca tuvo la oportunidad de debatir. De acuerdo con la

¹ Ver BBC, “Julián Gómez: la trágica muerte del niño ciclista colombiano cuyo rostro lleno de emoción dio la vuelta al mundo”, 19 de julio de 2021, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-57895376>

² Presentación del proyecto de ley. Gaceta del Congreso 145 de 2021, p. 21.

³ Acta del primer debate. Gaceta del Congreso 278 de 2022, p. 35.

jurisprudencia constitucional, la violación del principio de consecutividad **“Se trata de un vicio insubsanable cuando se presenta en tercer debate. (Sentencia C-490 de 2011).”**⁴

- (2) **Violación del principio de unidad de materia:** la materia dominante de la Ley Julián Esteban es, de acuerdo con su artículo 1, *“la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro”*. Trata temas como las normas técnicas para la fabricación de vehículos, especificaciones de diseño vial, normas sobre licencia de conducción, obligaciones de motociclistas, registro de lesiones corporales y límites de velocidad. Luego, en un capítulo denominado *“otras disposiciones”* se agrega esta norma relacionada con la creación de una tasa que se factura por los organismos de apoyo al tránsito a los usuarios.
- (3) **Violación del principio de legalidad tributaria:** la expresión demandada del artículo 15 de la Ley 2155 de 2022 pretende establecer una tasa. Sin embargo, no señala el sujeto activo, ni el hecho generador, ni la base gravable, ni el sistema, ni el método, con lo cual vulnera el principio de legalidad tributaria previsto en el artículo 338 de la Constitución.
- (4) **Desconocimiento de los límites sustantivos a la fijación de una tasa:** el artículo 338 de la Constitución faculta a la ley para que esta permita que las autoridades fijen las tasas que se cobren a los contribuyentes *“como recuperación de los costos de los servicios que les presten”*. La norma demandada pretende facultar al Ministerio de Transporte para fijar una tarifa, no como recuperación de los costos de los servicios prestados por ese Ministerio, sino de los servicios prestados por un particular a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Dicha modalidad, que refleja la extracción obligatoria de recursos de particulares a favor de otro particular, no hace parte del poder impositivo del Estado y no se encuentra permitida por el artículo 338 de la Constitución.

I. NORMA DEMANDADA

Se demanda exclusivamente la parte del artículo 15, que se resalta y subraya a continuación:

LEY 2251 DE 2022

(julio 14)

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.

[...]

Artículo 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. **Para el**

⁴ Sentencia C-285 de 2017.

cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.

II. NORMAS CONSTITUCIONALES INFRINGIDAS

Artículos 157, 158 y 338 de la Constitución.

III. CONCEPTO DE VIOLACIÓN

1. Primer cargo: violación del principio de consecutividad por inclusión del artículo en tercer debate

A continuación se demostrará que la inclusión de la norma demandada en el tercer debate desconoció el principio de consecutividad. Para estos efectos, se resumirá en primer lugar el contenido del principio de consecutividad y los requisitos, según la jurisprudencia constitucional, para que la inclusión de una norma en el trámite legislativo se tenga como violatoria de ese principio (1.1). En segundo lugar se resumirá el trámite legislativo y se identificará el punto exacto en que fue incluido el artículo (1.2). Por último, se demostrará cómo esta inclusión tardía del artículo desconoció el principio de consecutividad (1.3).

1.1. El principio de consecutividad

El principio de consecutividad se encuentra previsto en el artículo 157 de la Constitución, de acuerdo con el cual, para que un proyecto sea ley, debe haber sido *“aprobado en primer debate en la correspondiente comisión permanente de cada Cámara”* y *“aprobado en cada Cámara en segundo debate”* (numerales 2 y 3). Este no es un requisito puramente formal que pueda verificarse con la constatación de que el proyecto de ley surtió los cuatro debates reglamentarios, sino que exige verificar que el contenido del proyecto haya surtido esos mismos cuatro debates reglamentarios. El principio de consecutividad impide, de esta forma, que se desvirtúen las garantías deliberativas del debate parlamentario por medio de la transformación radical del contenido de un proyecto de ley en medio del trámite legislativo o por medio de la inclusión de temas nuevos de manera tardía. De esta manera, el principio de consecutividad busca *“garantizar la debida formación de la voluntad democrática de las cámaras, de manera tal que cada uno de los asuntos que luego ingresan a ser parte del ordenamiento jurídico positivo, estén precedidos de una deliberación suficiente”*⁵.

Con el fin de evitar que este requisito paralice la creatividad en el debate parlamentario, la exigencia de consecutividad debe ser armonizada con el principio de identidad flexible, *“de acuerdo con el cual el articulado estudiado puede sufrir modificaciones, adiciones o supresiones, a condición que*

⁵ Sentencia C-040 de 2010.

esas alteraciones guarden conexidad con los asuntos analizados en las etapas anteriores del trámite legislativo”⁶.

De acuerdo con lo anterior, la exigencia de consecutividad no se predica de artículos específicos sino de los temas debatidos y aprobados. Por lo tanto, la sola inclusión de un artículo nuevo no es suficiente para declarar una violación de este principio: *“los principios de consecutividad y de identidad flexible se predicen de los proyectos de ley o de su articulado considerado en conjunto, no de los distintos artículos analizados de manera aislada”⁷.*

Para armonizar los principios de consecutividad y el de identidad flexible, la Corte ha señalado que *“Para la determinación de qué constituye “asunto nuevo” la Corte ha definido algunos criterios de orden material, no formal: (i) un artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente; (ii) no es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido; (iii) la novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico; (iv) no constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las Cámaras en torno a un tema”⁸.*

A su vez, las modificaciones presentadas durante el trámite legislativo deben presentar una *“conexidad clara y específica, estrecha, necesaria y evidente”* con los temas debatidos desde el inicio del trámite⁹.

A modo de ejemplo, en la sentencia C-469 de 2011, la Corte declaró exequible la inclusión de un artículo introducido al final del trámite legislativo debido a que *“el asunto en él contenido fue tratado desde la exposición de motivos del proyecto de ley”,* y *“el principio de consecutividad se vulnera cuando alguno de los temas contenidos en el proyecto de ley no fue debatido por las comisiones y las plenarias de ambas cámaras”.* En el mismo sentido, en la sentencia C-882 de 2014, la Corte declaró exequible una norma introducida en el tercer debate, porque *“el tema específico objeto de controversia estuvo presente en los cuatro debates reglamentarios, aunque las decisiones adoptadas por cada corporación respecto del mismo fueron contrapuestas”¹⁰.* En el caso de la norma ahora demandada, como se demostrará en las secciones siguientes, el asunto introducido en tercer debate (determinación de la tarifa del SICOV) no fue tratado desde la exposición de motivos del proyecto de ley ni estuvo presente en los cuatro debates reglamentarios.

Este caso tiene gran similitud con el tratado en la sentencia C-285 de 2017, en la cual se declaró inexecutable un artículo relacionado con el reparto notarial de los actos celebrados por entidades públicas, con el fin de asignar equitativamente los actos notariales a las distintas notarías, el cual fue incluido en tercer debate en el trámite de un proyecto de ley con el cual se establecían *“medidas*

⁶ *Ibíd.*

⁷ Sentencia C-084 de 2019.

⁸ Sentencia C-332 de 2005.

⁹ Sentencia C-084 de 2019.

¹⁰ Sentencia C-882 de 2014.

enfocadas a la protección del comprador de vivienda, el incremento de la seguridad de las edificaciones y el fortalecimiento de la función pública que ejercen los Curadores Urbanos". En este caso, la Corte revisó el trámite legislativo y constató que ni en el primer ni en el segundo debate en la Cámara de Representantes se trató el tema del reparto de escrituras suscritas por entidades públicas. Este solo apareció en el tercer debate en comisión en el Senado de la República. Para la Corte, la inclusión de este tema nuevo en la segunda cámara que consideró el proyecto sin que la primera cámara hubiera debatido dicho tema, ocasionó un desconocimiento del principio de consecutividad:

"Las competencias de la Superintendencia de Notariado y Registro para realizar un reparto de las escrituras que deben suscribir entidades públicas, no hizo parte de los propósitos ni de los temas descritos en el Proyecto de Ley 111 de 2014 Cámara.

A lo largo de los debates que tuvieron lugar en Comisión y Plenaria de Cámara, jamás se discutió el referido tema. El objeto central de regulación lo configuraba un conjunto de medidas destinadas a mejorar la seguridad en las construcciones, con miras a evitar nuevos accidentes como aquel del edificio Space de Medellín. De allí que se introducían ciertos cambios en materia de concesión de licencias de construcción, la revisión de los diseños y las construcciones, y en especial, las funciones de los curadores urbanos. En cuanto a la Superintendencia de Notariado y Registro, tan sólo se le mencionaba con miras a que organizara un concurso público para los curadores urbanos.

*Al inicio del **tercer debate**, es decir, en Comisión Séptima del Senado de la República, por primera vez, se abordó el tema del reparto de escrituras por parte de la Superintendencia de Notariado y Registro, aunque con una aproximación completamente diferente a aquella que resultó acogida. En efecto, pensando en términos de facilidades para el comprador de vivienda, se propuso abolir el régimen de reparto de escrituras, para permitirle elegir la Notaría de su preferencia. Aquello es completamente diferente de lo aprobado: derogar la asignación de escrituras realizada por la Superintendencia de Notariado y Registro para el caso de escrituras suscritas por entidades públicas (cuyo propósito era evitar una indebida concentración de negocios en determinadas Notarías), para pasar a un sistema según el cual cada entidad realiza directamente ese reparto, quedando la referida Superintendencia con dos competencias: (i) regular el procedimiento de reparto; y (ii) vigilar los respectivos repartos realizados por entidades públicas.*

*En conclusión: durante la aprobación del artículo 13 de la Ley 1796 de 2016 se desconoció el principio de consecutividad (art. 157.2 Superior), por cuanto el mismo sólo surtió dos (2) de los cuatro (4) debates reglamentarios. En consecuencia, será declarado inexecutable."*¹¹

En esta misma sentencia se precisó que el desconocimiento del principio de consecutividad **"Se trata de un vicio insubsanable cuando se presenta en tercer debate."**¹²

¹¹ Sentencia C-285 de 2017.

¹² *Ibíd.*

Por último, antes de examinar el trámite legislativo para demostrar en concreto la violación del principio de consecutividad, cabe hacer mención a la sentencia C-121 de 2020, en la cual se advirtió que el examen del desconocimiento de este principio *“podrá ser más o menos riguroso, según la materia de que se trate, es decir si están sometidas o no a reserva estricta de ley o a un procedimiento legislativo agravado, como sería el caso de asuntos relacionados con temas tributarios, penales o estatutarios.”*¹³ (Énfasis añadido)

1.2. Recuento del trámite legislativo

1.2.1. Exposición de motivos

El proyecto fue publicado en la Gaceta 145 de 2021. En la exposición de motivos, los autores del proyecto proponen adoptar un concepto de *“Sistema Seguro”* que parte de dos principios: *“de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas. Este concepto cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte, como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte.”*¹⁴

Los autores resumieron el contenido del proyecto de la siguiente manera:

“En el capítulo primero del Proyecto se expone su objeto y los principios generales que lo guían, así mismo se definen los conceptos de Sistema Seguro, Responsabilidad compartida, entre otros.

En el capítulo segundo se hace referencia a la Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial, determinándose que las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco los acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29. Para ello se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y

¹³ Sentencia C-121 de 2020.

¹⁴ Gaceta 145 de 2021, p. 19.

Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

En el Capítulo tercero, se propone hacer modificaciones al Código Nacional de Tránsito, entre esas la del “conductor novel”, que sería aquella persona que aspira a la licencia de conducción por primera vez, y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las obligaciones y restricciones detalladas en el articulado. En ese mismo sentido se propone crear un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de este sistema de puntos dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

El capítulo cuarto corresponde al 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.

Finalmente, el capítulo quinto, Disposiciones Finales, trata de la vigencia de la ley.”¹⁵

Como se puede observar, en la exposición de motivos y en el articulado inicialmente propuesto al Congreso no se trató el tema de la tarifa del SICOV. De hecho, no se trata ningún tema relacionado con los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, ni con el Sistema de Control y Vigilancia a través del cual la Superintendencia de Transporte ejerce el control respecto de estos organismos. Estos temas simplemente están ausentes del proyecto, con lo cual la norma ahora demandada **no** corresponde a un tema “tratado desde la exposición de motivos del proyecto de ley”¹⁶.

1.2.2. Ponencia para primer debate

En la ponencia para primer debate ante la Comisión Sexta del Senado de la República, la senadora ponente resumió el proyecto de ley en líneas similares a las de la exposición de motivos y presentó un pliego de modificaciones. El pliego de modificaciones constó de los siguientes puntos:

- Sustitución de la expresión “violencia vial” con “siniestralidad vial” (artículo 1).
- Inclusión de referencia a los estándares de la FVMSS de Estados Unidos para la fabricación de vehículos (artículo 3).
- Atribución de competencia a la SIC y no al Ministerio de Comercio para garantizar el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación de vehículos (artículo 3).
- Inclusión de huella y tipo de sangre en la licencia de conducción (artículo 7).
- Nuevo inciso sobre contratos con universidades públicas para los exámenes de conducción para vehículos particulares (artículo 8).

¹⁵ *Ibíd.*, p. 20.

¹⁶ Sentencia C-469 de 2011.

- Edad mínima para la conducción de vehículos de servicio público (artículo 8).
- Eliminación de la figura del “conductor novel” (artículo 8).
- Adición a disposición sobre el sistema de puntos en la licencia de conducción (artículo 9).
- Modificaciones puntuales al registro de lesiones corporales (artículo 11).

En ninguna parte del texto de la ponencia apareció alusión alguna al SICOV, a las funciones de inspección y vigilancia de la Superintendencia de Transporte ni a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Mucho menos al tema concreto de la norma demandada, que es la determinación de la tarifa que se cobrará a los usuarios con destino al operador del SICOV.

1.2.3. Primer debate

La Comisión Sexta del Senado discutió el proyecto de ley en una sesión no presencial, realizada a través de Zoom, el 15 de junio de 2021. En esta sesión la única parlamentaria que tomó la palabra respecto del proyecto fue la senadora ponente, quien resumió el sentido general del proyecto de ley en las mismas líneas de la exposición de motivos¹⁷. De manera unánime se aprobó el informe de ponencia y posteriormente se votaron en bloque los 13 artículos, el título del proyecto y la pregunta, sin ninguna intervención adicional.

Así las cosas, en el primer debate tampoco se mencionó, ni se debatió ningún aspecto concerniente a la tarifa que se facturará forzosamente al usuario con destino al operador del SICOV.

1.2.4. Ponencia para segundo debate

El informe de ponencia para segundo debate fue publicado el 6 de septiembre de 2021¹⁸. Este fue sustituido con un nuevo informe publicado el 7 de septiembre de 2021 que corregía un texto en un artículo¹⁹. En el informe de ponencia se mantuvo el mismo sentido de la exposición de motivos, la cual no menciona en absoluto ningún tema relacionado con el SICOV, ni los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito ni las tarifas que se cobran a los usuarios de estos organismos. En el pliego de modificaciones se incluyeron otros cambios al articulado del proyecto, tales como:

- Se eliminaron alusiones a los derechos a la vida, integridad, salud y ambiente sano, al igual que los principios de prevención de muertes y traumatismos y de protección del ambiente (artículo 2).
- Se agregaron cualificaciones al deber de considerar especificaciones para todos los vehículos y peatones en el diseño geométrico de las vías (artículo 5).

¹⁷ Gaceta 278 de 2022, pp. 35-37.

¹⁸ Gaceta 1156 de 2021.

¹⁹ Gaceta 1178 de 2021.

- Se morigeró el lenguaje sobre la obligatoriedad de contemplar usos del suelo en el desarrollo de la infraestructura vial (artículo 6).
- Se agregaron artículos nuevos sobre límites de velocidad y planes de gestión de la velocidad.

Así, ya en la ponencia para el segundo debate, el tema de la tarifa del SICOV aún no aparecía.

1.2.5. Segundo debate

La iniciativa recibió segundo debate el 19 de abril de 2022 en sesión virtual de la plenaria del Senado. Respecto de este proyecto se presentaron los impedimentos de dos senadores, los cuales se dejaron como constancia ya que no se encontraban en el recinto²⁰. Luego la senadora ponente inició su exposición. En este punto el proyecto tomó el nombre de *“Ley Julián Esteban”*, y se hizo memoria del niño ciclista que murió arrollado en una carretera de Zipaquirá. La senadora indicó que

“El objeto principal de este proyecto de ley es establecer disposiciones para proteger la vida, la integridad personal y la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestres.”²¹

La senadora ponente presentó datos sobre la siniestralidad en las vías y sus consecuencias. Se refirió a aspectos del proyecto de ley como el *“enfoque de sistema seguro”²²*, el desarrollo de infraestructura vial, la expedición de licencias de conducción, la reducción de límites de velocidad y medidas para los motociclistas.

Luego se interrumpió la consideración de este tema para declarar sesión informal con el fin de escuchar a la Consejera Juvenil Distrital de Barranquilla, sobre temas no relacionados con el proyecto de ley, y al retomar la sesión formal intervino una senadora respecto de esa intervención y no del proyecto.

Luego la Vicepresidenta del Senado indicó que *“Vamos a retornar al proyecto, qué pena la interrupción”²³*, y se votó el informe de ponencia favorablemente. Igualmente se votaron en bloque los artículos con las respectivas proposiciones, el título y la pregunta. Las proposiciones que se aprobaron en este debate, sin discusión alguna, tuvieron que ver con la definición de sistema seguro, la eliminación de una expresión relacionada con las emisiones contaminantes, la definición de la responsabilidad compartida, la alusión expresa a *“peatones, ciclistas y motociclistas”* dentro del concepto de usuarios vulnerables, la obligación del Ministerio de Transporte de expedir los reglamentos técnicos sobre vehículos de ruedas, elementos de la licencia de conducción, requisitos para la licencia de conducción, límites de velocidad para las patinetas eléctricas y límites de

²⁰ Gaceta 707 de 2022, pp. 39 en adelante.

²¹ *Ibíd.*, p. 39.

²² *Ibíd.*, p. 40.

²³ *Ibíd.*, p. 41.

velocidad en carreteras nacionales y departamentales²⁴. Ninguna de estas proposiciones tuvo relación alguna con el SICOV ni con las tarifas que se cobrarían a los usuarios forzosamente por la operación del SICOV, a favor del operador de este sistema.

Así, concluido el paso del proyecto de ley por el Senado, se encuentra que el tema al que hace referencia el aparte demandado del artículo 15 nunca fue discutido. No hizo parte de la exposición de motivos, de ninguna ponencia, de ninguna proposición y de ninguna intervención en los debates legislativos.

1.2.6. Ponencia para tercer debate

En la Cámara de Representantes el proyecto recibió el número 456 de 2022. El informe de ponencia para el tercer debate fue presentado el 8 de abril de 2022²⁵. En este informe de ponencia apareció por primera vez el ahora artículo 15, como artículo 17 del pliego de modificaciones²⁶. En el pliego de modificaciones se indicó “*Se propone adicionar este artículo con el objeto de establecer mayores controles y auditorias 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.*” Esta justificación hace referencia a la primera frase del artículo—que no se demanda en esta oportunidad—y no a la segunda. Como se observa, la expresión demandada del artículo 15 no se refiere al recaudo y traslado de recursos al Fondo Nacional de Seguridad Vial ni a Medicina Legal, sino a la facturación de una tarifa que se cobra al usuario “*por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia*”.

La exposición de motivos en este informe de ponencia no hizo ninguna alusión al SICOV ni a la necesidad de regular esta factura.

Es así que el tema fue introducido por primera vez en la ponencia para tercer debate, sin una sola línea en dicho informe de ponencia que pudiera justificar su inclusión.

1.2.7. Tercer debate

El 3 de agosto de 2022 presenté derecho de petición a la Secretaria General de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes. Este nunca fue respondido. Por lo tanto, en el apartado de solicitudes probatorias, solicitaré a la Corte Constitucional que oficie a dicha célula legislativa con el fin de obtener la transcripción de las actas de las sesiones en que se haya discutido y votado el proyecto de ley.

1.2.8. Ponencia para cuarto debate

La ponencia para el cuarto debate se publicó en la Gaceta 468 del 11 de mayo de 2022. En esta se mantuvo una exposición de motivos en la misma línea de las ponencias anteriores, en la cual no se

²⁴ *Ibíd.*, pp. 42-44.

²⁵ Publicado en línea en el siguiente enlace: <https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2022-05/PPD%20456%20de%202022%20C%20408%20de%202021%20S%20SEG%20VIAL.pdf>

²⁶ *Ibíd.*, p. 43.

hizo ninguna alusión al SICOV ni a la tarifa que se facturaría al usuario final. Respecto del ahora artículo 15, se modificó únicamente la autoridad facultada para establecer la tarifa, señalando al Ministerio de Transporte en lugar de la Superintendencia. Se indicó que *“Se modifica la autoridad competente de que trata este artículo, pues el Ministerio es quien tiene la facultad residual”*²⁷. La ponencia no dijo nada más acerca de este artículo ni de la justificación para haberlo incluido.

1.2.9. Cuarto debate

Por derecho de petición, solicité a la Secretaría General de la Cámara de Representantes las actas de la plenaria en que se haya discutido este proyecto. La Secretaría indicó que las actas *“se encuentran en proceso de elaboración”*, y se me indicaron los enlaces de YouTube donde se encuentran los videos de las sesiones respectivas. La aprobación en cuarto debate se encuentra en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=b0mWR7-C0gg>. Como se podrá observar entre los marcadores de tiempo 1:15:56 y 3:06:18, correspondientes a la discusión de esta iniciativa, no hubo ninguna alusión de ningún representante a la Cámara sobre el tema concerniente a este artículo.

1.2.10. Conciliación

Por último, en la etapa de conciliación, con el fin de resolver las discrepancias entre los textos de Senado y Cámara de Representantes, se acogió para este artículo el texto aprobado por la Cámara de Representantes²⁸. El informe de conciliación expresamente reconoce que este artículo y este tema no se discutió en el Senado:

²⁷ Gaceta 468 de 2022, p. 24.

²⁸ Gaceta 613 de 2022, p. 26.

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|--|--|--|
| | el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. | reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. | |
| | <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p> | <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p> | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |

Extracto de la Gaceta 613 de 2022

1.3. Desconocimiento del principio de consecutividad

La expresión demandada del artículo 15 pretende crear una tasa a cargo de los usuarios de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Es decir, se trata de una norma con contenido tributario, que por lo tanto exige un análisis riguroso del principio de consecutividad, como se dijo en la sentencia C-121 de 2020, en la cual se advirtió que este análisis *“podrá ser más o menos riguroso, según la materia de que se trate, es decir si están sometidas o no a reserva estricta de ley o a un procedimiento legislativo agravado, como sería el caso de asuntos relacionados con temas tributarios, penales o estatutarios.”*²⁹ (Énfasis añadido)

Al mismo tiempo, es la única norma de la Ley 2251 de 2022 con contenido tributario y la única que se refiere al cobro de una tarifa por el uso del SICOV. Esta fue agregada en el tercer debate sin que el Senado hubiera discutido de manera alguna este asunto. Según la jurisprudencia, *“en cada debate sólo pueden discutirse los asuntos que hayan sido considerados en los debates precedentes, y las modificaciones y adiciones que se introduzcan deben guardar relación de conexidad con lo que ha sido debatido en las etapas anteriores del trámite legislativo”*³⁰

Ahora bien, *“[p]ara concluir que una disposición es inexecutable por este cargo, no basta con advertir que el texto corresponde a un artículo nuevo, introducido por primera vez en las plenarias, sino que además se debe examinar si la materia estaba comprendida dentro de lo previamente debatido,*

²⁹ Sentencia C-121 de 2020.

³⁰ Sentencia C-614 de 2002 reiterada en la sentencia C-208 de 2005.

*revisando la discusión del proyecto de ley en su conjunto*³¹. Además, *“el Congreso no tiene la obligación de aprobar igual cantidad de artículos con igual texto en el transcurso de los debates. El requisito que se exige, entonces, para el caso concreto, no es que el texto hubiere sido debatido o aprobado de manera idéntica, sino que el tema hubiere sido abordado y que el texto hubiere surgido como consecuencia del debate parlamentario”*³².

Sin embargo, en este caso, el *asunto* o *tema* de la determinación de la tarifa que se facture al usuario final por concepto del uso del SICOV, no fue discutido en ninguno de los debates en el Senado de la República. El tema nunca fue mencionado, ni en la exposición de motivos ni en las intervenciones durante los debates legislativos, y al mismo tiempo el proyecto de ley se ocupó de otros temas, como las normas técnicas de fabricación de vehículos, las licencias de conducción y los límites de velocidad. La novedad del tema se evidencia también en que los ponentes no encontraron un lugar apropiado en la estructura del proyecto de ley para incluirlo, y por lo tanto tuvieron que insertarlo en el capítulo misceláneo de *“Otras disposiciones”*.

Al haberse incluido un tema nuevo en el tercer debate, se incurrió en un vicio de forma insubsanable, siguiendo el precedente de la sentencia C-285 de 2017, que precisamente declaró inexecutable un artículo correspondiente a un tema nuevo incluido en un tercer debate. Con esto es claro que para respetar el principio de consecutividad no es suficiente que una comisión constitucional permanente haya debatido el tema, sino que ambas deben haberlo hecho.

Como se indicó en líneas precedentes, el principio de consecutividad está dirigido a asegurar *“que cada uno de los asuntos que luego ingresan a ser parte del ordenamiento jurídico positivo, estén precedidos de una deliberación suficiente”*³³. Al mismo tiempo, la jurisprudencia reciente ha establecido que la ausencia de deliberación puede ser razón suficiente para declarar la inconstitucionalidad de una iniciativa parlamentaria. En la sentencia C-133 de 2022 (comunicado No. 12 del 21 de abril de 2022) se declaró inexecutable el proyecto de Código Electoral, entre otros motivos, por la *“ausencia de un debate amplio, trascendente y participativo, en contravía del artículo 157 de la Constitución”*³⁴.

La norma ahora demandada tuvo un evidente déficit de deliberación. En general, el proyecto de ley que se convirtió en la Ley 2155 de 2022 no tuvo debate en el Congreso. Las actas muestran que respecto de este proyecto no hubo intervenciones sustanciales, y que el mismo fue evacuado por medio de rápidas votaciones en bloque de todo el articulado. Adicional a ello, el artículo 15 fue agregado sin que mediara justificación alguna, ni en el texto de la ponencia ni en la presentación oral de la misma, y fue votado sin ninguna discusión.

En esta oportunidad no se propone declarar inexecutable la norma demandada por la sola circunstancia de no haber sido discutida. Sin embargo, el déficit de deliberación es una circunstancia que debe aumentar la sospecha de inconstitucionalidad de la norma y hacer aún más riguroso el

³¹ Sentencia C-487 de 2020.

³² *Ibíd.*

³³ Sentencia C-040 de 2010.

³⁴ Comunicado del 21 de abril de 2022, p. 3.

examen de consecutividad, ya que el conjunto de los informes de ponencia y las actas apuntan a que la expresión demandada del artículo 15 fue agregada de manera subrepticia al texto del proyecto de ley.

Por todo lo anterior, solicito respetuosamente a la Corte Constitucional declarar inexecutable la expresión demandada del artículo 15 por violación del principio de consecutividad.

2. Segundo cargo: violación del principio de unidad de materia por ausencia de conexidad con la materia dominante de la Ley 2251 de 2022

La expresión demandada del artículo 15 de la Ley 2251 de 2022 desconoce el principio de unidad de materia. Para sustentar este cargo, a continuación se expone el principio de unidad de materia y algunos precedentes constitucionales relevantes (2.1), se determina la materia predominante de la Ley 2155 de 2022 (2.2), se descartan las posibles conexidades entre la norma demandada y la materia predominante (2.3) y finalmente se revisan los principales precedentes sobre violación del principio de unidad de materia (3.4) para concluir que la norma demandada es inconstitucional por violación del principio de unidad de materia.

2.1. Contenido del principio de unidad de materia y precedentes relevantes

El artículo 158 de la Constitución dispone que

“Todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella. [...]”

El principio de unidad de materia, contenido en esta disposición, tiene una estrecha relación con el principio de consecutividad. En efecto, si un tema insertado en las postrimerías del trámite legislativo es tan nuevo que no tiene relación de conexidad con lo debatido previamente, es probable que al mismo tiempo incumpla los requisitos del principio de unidad de materia, por carecer de conexidad con la materia predominante de la ley resultante. Sin embargo, se trata de dos vicios de inconstitucionalidad distintos. La violación del principio de consecutividad es un vicio de forma, mientras que el desconocimiento de la unidad de materia es un vicio material³⁵.

El principio de unidad de materia puede cumplirse con una *“causal, temática, sistemática o teleológica”* entre la norma examinada y la materia predominante de la ley³⁶. La conexidad temática se refiere a una *“vinculación objetiva y razonable entre la materia o el asunto general sobre el que versa una ley y la materia o el asunto sobre el que versa concretamente una disposición suya en particular”*³⁷. La conexidad causal se define como *“la identidad en los motivos que ocasionaron su expedición”*³⁸. La conexidad teleológica *“consiste en la identidad de objetivos perseguidos por la ley*

³⁵ Sentencia C-260 de 2015.

³⁶ Sentencia C-400 de 2010.

³⁷ Sentencia C-121 de 2020.

³⁸ *Ibíd.*

vista en su conjunto general, y cada una de sus disposiciones en particular”³⁹. Por último, la conexidad sistemática “puede ser entendida como la relación existente entre todas y cada una de las disposiciones de una ley, que hace que ellas constituyan un cuerpo ordenado que responde a una racionalidad interna”⁴⁰.

Aunque la unidad de materia tiene un alcance generalmente flexible, la Corte Constitucional ha declarado inexecutable varias disposiciones por desconocer este principio, entre ellas las sentencias C-333 de 2010, C-933 de 2014, C-263 de 2016, C-507 de 2020 y C353A de 2021, cuyas *ratio decidendi* se aplican a este caso concreto en la sección 2.4.

2.2. Materia predominante de la Ley 2155 de 2022

Para determinar la materia predominante de una ley, “resulta útil acudir: (i) a los antecedentes legislativos, entendiendo por tal la exposición de motivos del proyecto, las diferentes ponencias, los debates en comisiones y plenarias y los textos originales y definitivos; (ii) al propio título o epígrafe de la ley, donde se anuncia y define la temática a tratar; e igualmente, (iii) al contexto o contenido básico del ordenamiento legal que se examina”⁴¹. A continuación se examinan estos elementos para determinar la materia predominante de la Ley 2155 de 2022.

2.2.1. Antecedentes legislativos

En la exposición de motivos se indicó como centro conceptual del proyecto de ley, la adopción en Colombia de un concepto de “Sistema Seguro” que parte de dos principios: “de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas. Este concepto cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte, como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte.”⁴²

En el segundo debate, la senadora ponente indicó que

“El objeto principal de este proyecto de ley es establecer disposiciones para proteger la vida, la integridad personal y la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestres.”⁴³

³⁹ *Ibíd.*

⁴⁰ *Ibíd.*

⁴¹ Sentencia C-133 de 2012.

⁴² Gaceta 145 de 2021, p. 19.

⁴³ *Ibíd.*, p. 39.

Este mismo objetivo se indicó en todos los debates legislativos a los que se tuvo acceso en la elaboración de esta demanda⁴⁴.

2.2.2. Título de la ley y objeto anunciado

En el segundo debate, se agregó al título de la ley el nombre de “*Ley Julián Esteban*”, en honor al niño que murió arrollado por un tractocamión en la carretera de Zipaquirá. Este título corresponde al núcleo conceptual de la Ley 2155 de 2022, que tiene que ver, según el resto del título, con “*normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro*”. El objeto anunciado de la ley, según el artículo 1°, es “*establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro*”. A su vez, el enfoque de sistema seguro se define en el artículo 2° de la siguiente manera:

*“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.”*

De acuerdo con lo anterior, es decir, con el objeto previamente delimitado por los propios autores del proyecto de ley, los elementos de un sistema seguro son las carreteras, las bermas, las velocidades, los vehículos y los usuarios.

2.2.3. Contexto o contenido básico

El contenido básico de la Ley 2155 de 2022 corresponde con la anterior definición del sistema seguro. En efecto, las normas del Capítulo II se refieren a los vehículos y al diseño vial, es decir, a las carreteras seguras, las bermas seguras y los vehículos seguros. Luego, las normas del Capítulo III sobre licencia de conducción se dirigen a lograr unos usuarios seguros. De la misma manera, las normas del Capítulo IV se refieren a las obligaciones de los motociclistas, lo cual también se relaciona con los usuarios seguros. El Capítulo V crea un registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país, lo cual de nuevo se enfoca en los usuarios seguros. Finalmente, el Capítulo VI sobre velocidad tiene relación con las velocidades seguras.

El Capítulo VII se titula “*Otras disposiciones*” e incluye varios artículos misceláneos varios de los cuales, a juicio de este ciudadano, incumplen el requisito de unidad de materia. Sin embargo, esta demanda se concentra exclusivamente en la expresión demandada del artículo 15, que no tiene conexidad con el contenido básico de la ley.

2.2.4. Conclusión sobre la materia predominante

⁴⁴ Con excepción del tercer debate, cuya acta no fue suministrada por la Secretaría de la Comisión Sexta Constitucional Permanente.

De acuerdo con los elementos reseñados, la materia predominante de la Ley 2155 de 2022 es el enfoque de *Sistema Seguro*, que a su vez tiene como piedra angular “*las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros*”.

2.3. Ausencia de conexidades

2.3.1. Contenido de la norma demandada

La expresión demandada del artículo 15 es ambigua y no explica su propio contexto. Esta debe ser leída en conjunto con el párrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, y esas dos normas deben ser leídas en conjunto con una serie de normas infralegales que crearon y reglamentaron el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) que utiliza la Superintendencia de Transporte para vigilar y auditar a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. El artículo 89 de la Ley 1450 de 2011 facultó a la Superintendencia de Transporte para reglamentar “*las características técnicas de los sistemas de seguridad documental que deberán implementar cada uno de los vigilados, para que se garantice la legitimidad de esos certificados y se proteja al usuario de la falsificación*”⁴⁵. La Resolución 7034 de 2012 de dicha Superintendencia reglamentó estas características de seguridad exclusivamente para los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), para lo cual estableció el SICOV, definido en esta resolución como

*“[...] una infraestructura tecnológica operada por cualquier ente público o privado previamente homologado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o por quien esta delegue, para asegurar el cumplimiento de los parámetros técnicos mínimos y de otra índole dictados en la presente resolución y de los que se fijen posteriormente, que le permita prestar con calidad el servicio para garantizar la expedición segura del certificado de aptitud física mental y de coordinación motriz; la presencia del candidato en el centro de reconocimiento de conductores; la realización de las pruebas y evaluaciones por los médicos o especialistas; que el certificado se expida desde la ubicación geográfica del centro de reconocimiento de conductores; que las pruebas se hagan desde los computadores de los centros de reconocimiento de conductores con el fin de evitar un posible fraude en la expedición del mencionado certificado; el registro de pago; la correlación o trazabilidad para el cruce de información y que estén conectados con el centro de monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, el actor del Sistema Financiero y el RUNT.”*⁴⁶

Dicha infraestructura tecnológica debe ser contratada por cada organismo de apoyo a las autoridades de tránsito. De acuerdo con la Resolución 20203040011355 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte, el registro de estos organismos ante el RUNT requiere

⁴⁵ Ley 1450 de 2011, artículo 89: “[...] Parágrafo. Facúltase a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que en un plazo de 15 meses expida la reglamentación de las características técnicas de los sistemas de seguridad documental que deberán implementar cada uno de los vigilados, para que se garantice la legitimidad de esos certificados y se proteja al usuario de la falsificación.”

⁴⁶ Resolución 7034 de 2012, artículo 2.

“e) Contar con Contrato suscrito con las entidades homologadas por la Superintendencia de Transporte para prestar el servicio de Sistema Integrado de Control y Vigilancia -SICOV, con el fin de validar que cuenta con las condiciones para la realización de la transferencia de información requerida, lo cual permitirá garantizar la idoneidad y calidad de las pruebas de revisión técnico mecánica.”

Sin embargo, el parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020 estableció que

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

La expresión demandada del artículo 15 de la Ley 2155 de 2022 busca que el Ministerio de Transporte sea quien *determine* las *tarifas* a las que se refiere este artículo, con el fin de que el *servicio sea facturado como pago a terceros*. Así, la norma faculta al Ministerio de Transporte y señala algunos elementos para fijar las tarifas⁴⁷. Esta norma define la contraprestación que los usuarios pagarán al operador del SICOV como una “*tasa*” que será determinada por el Ministerio.

De esta forma, la expresión demandada del artículo 15 es una **norma tributaria** incluida en una ley de seguridad vial cuya materia predominante es el **enfoque de sistema seguro**. La pregunta es entonces si existe conexidad, temática, causal, teleológica o sistemática entre una norma tributaria dirigida a remunerar al operador de un sistema tecnológico y el enfoque de sistema seguro, y la respuesta es claramente negativa, como se pasa a explicar.

2.3.2.No hay conexidad temática

La conexidad temática se refiere a una “*vinculación objetiva y razonable entre la materia o el asunto general sobre el que versa una ley y la materia o el asunto sobre el que versa concretamente una disposición suya en particular*”⁴⁸.

No existe una vinculación objetiva y razonable entre (i) el enfoque de sistema seguro y (ii) una norma tributaria para remunerar al operador de una plataforma tecnológica. Efectivamente, no se puede verificar tal vinculación entre un enfoque relacionado con bermas, carreteras, vehículos, velocidades y conductores seguros, y una norma establecido una tasa para remunerar al operador de una plataforma.

Frente a este argumento podría eventualmente plantearse que el operador que será remunerado se debe encargar de habilitar a la Superintendencia de Transporte para vigilar a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, algunos de los cuales deben encargarse de realizar exámenes a los conductores o revisiones a los vehículos. Sin embargo, esta conexión es tenue, indirecta y

⁴⁷ Sin embargo, no señala ni un sistema ni un método, razón por la cual es inconstitucional por violación del artículo 338 de la Constitución.

⁴⁸ Sentencia C-121 de 2020.

remota. En la sentencia C-133 de 2012, la Corte descartó la unidad de materia respecto de temas que *“remotamente podían tener algún grado de vinculación con el tema general”* de la ley, pero que realmente no tenían una relación interna ni apuntaban a un mismo fin. Igualmente, en la sentencia C-933 de 2014 la Corte descartó la unidad de materia respecto del uso de palabras o conceptos similares. En ese caso, se descartó como defensa de una norma inconexa, insertada en una reforma tributaria, que esta solucionaba un *“problema de naturaleza presupuestal”*. La Corte descartó la mera conexión por coincidencia en el empleo de palabras similares, de la misma manera que aquí debería descartarse la conexión por la simple coincidencia de que el sistema tecnológico cuyo uso se va a remunerar está destinado al control y vigilancia de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

2.3.3. No hay conexidad causal

La conexidad causal se define como *“la identidad en los motivos que ocasionaron su expedición”*⁴⁹. En este caso es difícil verificar la conexidad causal porque, si bien se conocen los motivos que ocasionaron la expedición de la Ley 2155 de 2022, que es la alta siniestralidad vial, no se conocen los motivos de la expedición de la expresión demandada del artículo 15. Como ya se verificó en el cargo primero al revisar los antecedentes legislativos, no hubo ninguna, ni la más mínima justificación para la inclusión de esta norma. Tal circunstancia, de acuerdo con la reciente sentencia C-353A de 2021, refuerza la inconstitucionalidad de la norma por violación del principio de unidad de materia. En dicha sentencia se dijo que *“estudiadas las gacetas contentivas del trámite parlamentario no se verifica una sola razón que de cuenta de los motivos de la introducción de los dos artículos censurados en esta ocasión”*⁵⁰. Pues bien, la Corte podrá estudiar las gacetas del trámite parlamentario de la Ley 2155 de 2022 y podrá verificar que tampoco hay una sola razón que de cuenta de los motivos de la introducción de la expresión demandada del artículo 15.

Ahora bien, existe un elemento de contexto que explica, pero no justifica, la inclusión intempestiva de este artículo en el proyecto de ley. El 11 de abril de 2022, la Superintendencia de Transporte divulgó los resultados de una consultoría contratada para elaborar los estudios *“para identificar y definir la alternativa o propuesta necesaria para el funcionamiento en la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia -SICOV-, [...]”*⁵¹. Dichos resultados fueron divulgados en la página web de la Superintendencia y posteriormente retirados de la misma. El documento denominado *“Informe Detallado Jurídico”* presentado por el consultor indicó la necesidad de impulsar *“una norma de carácter legal que tenga por objeto determinar los costos y regular la tarifa que debería establecerse para el pago del servicio del sistema SICOV de cara al futuro concesionario”*⁵².

Curiosamente, el 8 de abril de 2022 había sido presentado en la Cámara de Representantes el informe de ponencia para el tercer debate, con la inclusión de la expresión demandada del artículo 15 sin ningún tipo de modificación.

⁴⁹ *Ibíd.*

⁵⁰ Sentencia C-353A de 2021.

⁵¹ Contrato 287 de 2021 celebrado entre la Superintendencia de Transporte y Grow Data SAS.

⁵² Grow Data S.A.S., Informe Detallado Jurídico, p. 44.

Esta secuencia de eventos es muy dicente sobre la ausencia de conexidad causal. La Ley 2155 de 2022 fue promovida por varios congresistas sin tener en cuenta las vicisitudes de la contratación del SICOV por la Superintendencia de Transporte y tuvo como causa un fenómeno de muchos años en Colombia que es el aumento preocupante de la siniestralidad vial. En cambio, la expresión demandada del artículo 15 se incluyó de manera subrepticia en el tercer debate, sin ningún tipo de justificación, con el fin de resolver una dificultad puntual que detectó la consultoría contratada por la Superintendencia de Transporte. La desconexión es evidente. En realidad, la ponencia para tercer debate colgó a la ley un mico, con la expectativa de que pasara desapercibido.

En la sentencia C-333 de 2010, la Corte reprochó que unas disposiciones que carecían de unidad de materia *“bien pueden pasar enteramente desapercibidas, incluso ocultas, al realizar una lectura general del contenido”* de la ley en que se insertan. Lo mismo ocurre ahora. La expresión demandada del artículo 15, que busca abordar un tema concreto de la posible remuneración para un contratista, bien puede pasar desapercibida al leer una ley que conmemora a un niño ciclista y que busca promover los vehículos seguros, bermas seguras, vías seguras, velocidades seguras y conductores seguros.

2.3.4. No hay conexidad teleológica

La conexidad teleológica *“consiste en la identidad de objetivos perseguidos por la ley vista en su conjunto general, y cada una de sus disposiciones en particular”*⁵³. De acuerdo con lo discutido anteriormente, el objetivo de la ley en su conjunto general es disminuir la siniestralidad vial con la adopción del enfoque de sistema seguro.

El objetivo de la expresión demandada del artículo 15 es habilitar legalmente la remuneración de un contratista único para la operación de un sistema tecnológico, por medio del establecimiento de una *“tasa”* sui generis. No hay en este punto una conexidad entre los objetivos.

Los defensores de la norma podrían afirmar que existe conexidad porque la remuneración al operador del sistema tecnológico permite que este sistema opere, lo cual a su vez permite a la Superintendencia inspeccionar a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, lo cual por último redundaría en algún elemento del enfoque de sistema seguro. Pero esta conexión es eventual, remota y en últimas forzada. En la sentencia C-933 de 2014, la Corte descartó la conexidad por la consecuencia eventual de la norma: *“la eventual modificación del régimen tributario de la ANTV sería simplemente una consecuencia (apenas eventual) de la modificación de su naturaleza jurídica.”*⁵⁴ De acuerdo con ese precedente, las consecuencias eventuales no son suficientes para acreditar la conexidad teleológica. El objetivo buscado por la norma general y la norma específica debe coincidir o los objetivos deben ser conexos. Si se permite la unidad de materia por las consecuencias eventuales, se tendrá que concluir que todas las normas tienen relaciones entre sí, porque al final la vida es una sucesión de conexiones causales, directas o indirectas. Para que la unidad de materia tenga algún sentido y no quede vaciada de contenido, es necesario delimitar la

⁵³ *Ibíd.*

⁵⁴ Sentencia C-933 de 2014.

cadena causal para impedir que se aleguen consecuencias eventuales como parte de los objetivos de las normas.

2.3.5. No hay conexidad sistemática

Por último, la conexidad sistemática *“puede ser entendida como la relación existente entre todas y cada una de las disposiciones de una ley, que hace que ellas constituyan un cuerpo ordenado que responde a una racionalidad interna”*⁵⁵.

Entre los Capítulos I y VI, la Ley 2155 de 2022 es un *“cuerpo ordenado que responde a una racionalidad interna”*. De hecho, se puede acudir a cada uno de los subconceptos del concepto marco de sistema seguro y se puede adscribir cada capítulo a uno o varios componentes:

| Capítulo de la Ley 2155 de 2022 | Elementos del enfoque de sistema seguro |
|--|---|
| Capítulo I Objeto y Principios Generales | Establece el marco de referencia de toda la ley |
| Capítulo II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial | Vehículos seguros Vías seguras Bermas seguras |
| Capítulo III Licencia de conducción | Usuarios de carreteras seguros |
| Capítulo IV Obligaciones de motociclistas, motociclos y mototriciclos | Usuarios de carreteras seguros |
| Capítulo 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 | Vehículos seguros Usuarios de carreteras seguros |
| Capítulo VI Velocidad | Velocidad segura |
| Capítulo VII Otras disposiciones | Contiene la norma demandada y varias otras normas inconexas |

No existe una racionalidad interna que pueda explicar, al mismo tiempo, los contenidos de los Capítulos I a VI, y luego la inclusión de una norma que aborda el mecanismo para la remuneración de un contratista.

La falta de conexión es tan evidente que la norma inconexa tuvo que incluirse en un capítulo misceláneo de *“otras disposiciones”* porque no se encontró ningún otro lugar de la ley al que pudiera pertenecer la norma. Sobre el uso de la categoría *“otras disposiciones”*, la Corte ha señalado que *“el uso de la expresión “y se dictan otras disposiciones” no modifica en nada esta conclusión pues, como la Corte lo ha explicado, esta fórmula, incorporada el título de muchas leyes, no puede llevar*

⁵⁵ *Ibíd.*

a la desaparición de la fuerza normativa y el efecto útil del artículo 158 de la Carta Política, permitiendo que, bajo la categoría de otras disposiciones, ingresen a un proyecto de ley todo tipo de normas, ajenas al objeto central de la regulación”⁵⁶.

2.4. Similitud con los precedentes revisados

Además de la evidente falta de conexidad temática, causal, teleológica y sistemática, la norma ahora demandada guarda una gran similitud con otras normas declaradas inexecutable por la Corte Constitucional por violación del principio de unidad de materia. A continuación se resumen estos precedentes y se muestra cómo aplican en este caso concreto.

En la sentencia C-333 de 2010, la Corte declaró inexecutable una norma sobre conciliación contencioso administrativa en materia de impuestos territoriales, que había sido insertada en la Ley 1328 de 2009 sobre temas financieros, de seguros y del mercado de valores. Según la Corte, “*el objetivo de la ley allí propuesta se circunscribía a la modificación y actualización de distintas normas aplicables a los sujetos que interactúan en el mercado financiero, de seguros y de valores*”, mientras que los incisos demandados se referían a “*la posibilidad de terminar por conciliación procesos contencioso administrativo de carácter tributario*”. Más aún, estos incisos demandados se incluyeron en un artículo denominado “*Normalización de cartera*”, pero tampoco correspondían al tema anunciado del artículo, sino que por el contrario “*los incisos demandados no guardan congruencia con lo anunciado en el título que precede a este artículo 77, al punto de que estas disposiciones bien pueden pasar enteramente desapercibidas, incluso ocultas, al realizar una lectura general del contenido de la Ley 1328 de 2009, aquí parcialmente demandada. Dado que esta circunstancia precisamente refleja una de las situaciones no deseables que la exigencia de la unidad de materia busca prevenir, para la Corte es manifiestamente clara en este caso la configuración del vicio de constitucionalidad alegado*”. El caso de la norma ahora demandada se asemeja al examinado en la sentencia C-333 de 2010, en la medida en que se incluyeron en un mismo artículo sin nombre, insertado en un capítulo de “*Otras disposiciones*”, dos frases que se refieren a temas enteramente distintos, el segundo de los cuales puede pasar enteramente desapercibido e incluso oculto⁵⁷.

En la sentencia C-133 de 2012, la Corte declaró inexecutable unas medidas tributarias dirigidas a recaudar recursos para el deporte y la cultura, las cuales se habían insertado en una ley dirigida específicamente a conseguir más recursos para el Sistema de Seguridad Social en Salud: “*mientras*

⁵⁶ Sentencia C-933 de 2014.

⁵⁷ El texto es el siguiente: “**Artículo 15.** *El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.*” Los demás artículos de la Ley 2251 de 2022 tienen un nombre claro, que corresponde a su contenido.

la Ley 1393 de 2010 tiene por objeto la generación y optimización de recursos para contribuir al financiamiento del Sistema de Seguridad Social en Salud, las normas acusadas, en su orden, se ocupan del destino y manejo de recursos dirigidos a las bibliotecas públicas y al fomento y desarrollo del deporte y la cultura, aspectos éstos que resultan totalmente ajenos al fin perseguido por la citada ley.”⁵⁸ La Corte descartó las cuatro conexidades establecidas por la jurisprudencia, y luego abordó una posible conexidad indirecta y eventual entre las normas específicas y la ley:

“6.14. Algunos intervinientes aducen que las normas acusadas no violan el principio de unidad de materia, en la medida en que si bien aquellas regulan asuntos relacionados con el deporte y la cultura, tales aspectos guardan, en todo caso, relación con la salud, desde el punto de vista de lo que puede ser una política de prevención. La Corte no comparte el referido criterio, pues el objetivo de la Ley 1393 de 2010 estaba dirigido, específicamente, a fortalecer el equilibrio financiero del Sistema de Seguridad Social en Salud, razón por la cual, **no le resultaba posible al legislador incluir materias que, si bien remotamente podían tener algún grado de vinculación con el tema general de la salud, ni directa ni indirectamente contribuían a la finalidad prevista en la ley.**

6.15. Aun cuando la Corte ha sostenido que la interpretación del principio de unidad de materia debe ser flexible, también ha dejado en claro que, **para efectos de no anular el contenido del citado principio, es necesario que las materias de una ley se relacionen internamente -desde una perspectiva estrictamente sustancial- y apunten a un mismo fin,** circunstancia que no tiene lugar en el presente caso, pues, como se ha dicho, en una ley dirigida fortalecer la situación financiera del Sistema General de Salud, se incluyeron medidas que se ocupan del destino y manejo de recursos dirigidos a las bibliotecas públicas y al fomento y desarrollo del deporte y la cultura. Tales medidas, aun cuando pueden perseguir un fin loable, no responden por sí mismas a un criterio mínimo de conexidad material con respecto a los fines perseguidos por la ley a la que se integran, lo cual, a su vez, no contribuye al objetivo constitucional de propiciar un ejercicio **transparente y coherente** de la función legislativa.”⁵⁹ (Subrayas y negrillas añadidas)

De acuerdo con lo anterior, aunque la unidad de materia es flexible, esta flexibilidad no puede llegar al punto de anular por completo el principio. La *conexidad de vinculación remota* no es suficiente para acreditar el cumplimiento del principio de unidad de materia. En este caso, por ejemplo, podría sostenerse que la tarifa del SICOV tiene alguna vinculación remota con la seguridad vial, ya que los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito contribuyen con sus distintas actividades, de manera indirecta, a la seguridad vial, y en relación con esto, el control y vigilancia que la Superintendencia de Transporte efectúa a través del SICOV entonces tiene relación con la seguridad vial. Este es el tipo de conexión tenue y remota que la sentencia C-133 de 2012 descarta. Si un conjunto de efectos indirectos pudiera tenerse como suficiente para acreditar la unidad de materia, ese principio se quedaría vaciado de contenido.

⁵⁸ Sentencia C-133 de 2012.

⁵⁹ *Ibíd.*

En la sentencia C-933 de 2014, la Corte encontró que “[e]l Congreso de la República desconoció el principio de unidad de materia al derogar una norma que define la estructura de la autoridad nacional de la televisión, dentro de una ley por la cual se adopta una reforma tributaria.” En este caso de evidente violación de la unidad de materia, la Corte descartó varias posibles defensas, que también podrían descartarse en este caso.

En primer lugar, se descartó la defensa según la cual “*la conexión existe porque la Ley 1607 de 2012, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones, incorpora normas tributarias y presupuestales, y el enunciado demandado se introdujo con el fin de solucionar un problema de naturaleza presupuestal*”, porque la ley en la cual se había insertado la norma demandada “*no define temas presupuestales*” y cuando esta “*se refiere a conceptos que pueden guardar alguna relación con el presupuesto, como los de utilidades y patrimonio; cuando trata asuntos como asociados a las escisiones y reestructuraciones de sociedades, o cuando alude a ciertas operaciones financieras, lo hace exclusivamente para establecer el tratamiento impositivo que el Legislador considera pertinente en tales escenarios.*” Es decir, se descartó la mera conexión por coincidencia en el empleo de palabras similares. De manera semejante, en este caso, una norma sobre una tasa por el uso del SICOV no pertenece en una ley de seguridad vial, a pesar de que se utilicen palabras como *transporte* o *tránsito*, o se haga referencia a los *organismos de apoyo a las autoridades tránsito*.

En segundo lugar, se descartó también la posibilidad de desconocer el principio de unidad de materia con el uso de la expresión “*y se dictan otras disposiciones*”. La Corte señaló que “*el uso de la expresión “y se dictan otras disposiciones” no modifica en nada esta conclusión pues, como la Corte lo ha explicado, esta fórmula, incorporada el título de muchas leyes, no puede llevar a la desaparición de la fuerza normativa y el efecto útil del artículo 158 de la Carta Política, permitiendo que, bajo la categoría de otras disposiciones, ingresen a un proyecto de ley todo tipo de normas, ajenas al objeto central de la regulación*”. Así, en este caso en que se usa precisamente esa fórmula, no puede usarse el título de la ley para evadir el cumplimiento del principio de unidad de materia.

En tercer lugar, también descartó la posible conexidad por *consecuencia eventual* de la norma: “*Es cierto, como lo indica el Instituto Colombiano de Derecho Procesal que su naturaleza jurídica define también su régimen legal y, como corolario, las normas que la rigen en materia de actos, contratos, funcionarios, presupuesto, impuestos y sistemas de controles. Pero la eventual modificación del régimen tributario de la ANTV sería simplemente una consecuencia (apenas eventual) de la modificación de su naturaleza jurídica.*” Así, en este caso podría afirmarse que una consecuencia del pago de la tarifa del SICOV podría ser, eventualmente, fiscalizar con mayor rigor a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y por esa vía contribuir a la seguridad vial. Pero tal consecuencia sería apenas eventual, y por lo tanto no sería suficiente para acreditar el cumplimiento del principio de unidad de materia.

Por último, la Corte descartó una posible defensa fundada en una lectura excesivamente amplia de la materia predominante de la ley. Indicó que “*la Ley 1607 de 2012, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones, no se ocupa del universo de temas tributarios, sino de unos impuestos específicos, y del tratamiento impositivo de determinadas operaciones*

*financieras. En consecuencia, no basta con que en la disposición derogada se lea la palabra “tributario” para suponer que ese es un tema que podía incorporarse a la reforma tributaria efectuada mediante la Ley 1607 de 2012*⁶⁰. De la misma manera, la Ley 2251 de 2022 no es un estatuto general de seguridad vial. Es una ley que se ocupa de unos instrumentos específicos para mejorar la seguridad vial, como las normas técnicas de fabricación, la expedición de la licencia de conducción, las obligaciones de motociclistas, el registro de lesiones corporales y los límites de velocidad. La tasa del SICOV no tiene conexidad con estas herramientas, y no basta con que los temas del SICOV se relacionen de alguna manera con el *tránsito* para hacer aquí una conexión con la *seguridad vial*.

En la sentencia C-263 de 2016, la Corte declaró inexecutable una norma sobre el régimen presupuestal de empresas sociales del Estado que no celebren contratos bajo el esquema de APP, que se había insertado en la Ley 1508 de 2012 que reguló las APP: *“siendo el mentado régimen de las Asociaciones Público Privadas el eje dominante alrededor del cual están llamados a confluir todos los temas y contenidos de la Ley 1508 de 2012, razón le asiste al demandante, a los intervinientes que comparten sus criterios y al señor Procurador General de la Nación cuando sostienen que la regulación del régimen presupuestal de las Empresas Sociales del Estado que no celebren contratos bajo el esquema de las Asociaciones Público Privadas no puede tener válidamente lugar en el artículo 28, parcialmente demandado, pues claramente es materia extraña al eje temático definidor de la Ley 1508 de 2012, por cuanto no expresa ningún contenido conexo con las Asociaciones Público Privadas, como se desprende del hecho de referirse a empresas que no decidan celebrar contratos bajo ese esquema.”*⁶¹ En esta sentencia la Corte insistió en que una formulación amplia del título de la ley no puede leerse como una carta blanca para evadir el principio de unidad de materia: *“la inclusión de varios temas en una misma ley no autoriza que cada una de las materias tratadas integre un compartimento absolutamente separado de los demás ámbitos temáticos, pues de entenderlo así, por su simple mención en el título de la ley, todas las normas orgánicas del presupuesto quedarían expuestas a su modificación e incluso podría pensarse que al anunciar en el título que se adoptarán “otras disposiciones” se abriría la posibilidad de involucrar cualquier materia en la ley, escudándose para ello el legislador en ese solo enunciado.”*⁶²

En la sentencia C-507 de 2020, fue declarada inconstitucional una bonificación especial para funcionarios de la Auditoría General de la República que había sido insertada en la denominada “Ley de Financiamiento” o reforma tributaria del 2019. Según la Corte, *“desde la perspectiva del principio de unidad de materia, resulta constitucionalmente inadmisibles introducir reformas al régimen salarial o prestacional en el marco de una reforma tributaria, incluso si la medida legislativa tiene implicaciones fiscales”*⁶³. Con esto se ratifica que la mera conexión remota y eventual no es suficiente para cumplir el requisito de unidad de materia. Haciendo la analogía a la norma ahora demandada, el hecho de que el SICOV tenga alguna incidencia indirecta en el tránsito y transporte no le otorga unidad de materia a la norma. Lo cierto es que la tasa por el uso del SICOV no tiene

⁶⁰ Sentencia C-933 de 2014.

⁶¹ Sentencia C-263 de 2016.

⁶² *Ibíd.*

⁶³ Sentencia C-507 de 2020.

conexidad con las normas de fabricación de vehículos, ni los límites de velocidad ni el registro de lesiones personales, entre otras medidas específicas de la Ley 2155 de 2022.

En la sentencia C-353A de 2021, en la cual se declararon inexecutable unas normas sobre los fondos de desarrollo local en los distritos, insertadas en una ley de ciudades capitales. La Corte consideró que *“los artículos acusados desbordaron el objeto de la ley, con lo que se convierte en un dispositivo normativo sobre-inclusivo que va más allá de su propósito de crear ciudades capitales, pues se ocupó de regular en detalle un asunto exclusivamente de los distritos. Por lo tanto, con estas disposiciones, la ley excedió su objeto y reguló asuntos que van más allá de aquellos que le correspondían”*⁶⁴. Este, que es el precedente más reciente respecto de la unidad de materia, ofrece luces respecto del artículo 15 ahora demandado. De acuerdo con este precedente, el principio de unidad de materia es suficientemente flexible para que el Congreso legisle sobre distintos temas a la vez, y de hecho no establece un requisito de *“simplicidad temática”*⁶⁵, pero al mismo tiempo, el Congreso debe respetar el propósito que él mismo se ha trazado. Si se ha propuesto un proyecto de ley sobre ciudades capitales, no se puede desbordar ese objeto para regular un objeto distinto, como los distritos especiales. De la misma manera, si se ha propuesto un proyecto de ley de seguridad vial, no es posible desbordar ese objeto para regular temas ajenos a la seguridad vial, a pesar de que tengan alguna conexión eventual y remota con el sector Transporte.

Adicionalmente, la sentencia C-353A de 2021 introdujo una nueva subregla jurisprudencial a la evaluación de los cargos de violación de unidad de materia. Una de las razones determinantes para la inconstitucionalidad de la norma consistió en que hubo un déficit de deliberación:

*“186. Es decir, para esta Corte es claro que, durante el desarrollo del trámite parlamentario del proyecto de Ley, se introdujo una modificación relevante, **sin que los parlamentarios ofrecieran argumentos** conforme a los cuales, puntualmente los dos nuevos artículos se relacionan directamente con el título de la ley. **No ofrecieron razones relevantes**, conforme a las cuales, la modificación del régimen jurídico de los fondos de desarrollo local de los distritos se relacione con la regulación de las ciudades capitales. Ello es especialmente relevante, pues, **estudiadas las gacetas contentivas del trámite parlamentario no se verifica una sola razón que de cuenta de los motivos de la introducción de los dos artículos censurados en esta ocasión**. Se tiene certeza que la introducción de las mencionadas disposiciones se produjo en el debate de la comisión primera constitucional de la Cámara de Representantes, pero **no se verifican las razones de la modificación**. La mejor ilustración de lo anterior es que durante los informes de ponencia de los restantes debates, por ejemplo, el citado informe de ponencia del cuarto debate en la plenaria del Senado (Gaceta 1148 de 2020), si bien se alteró el articulado del proyecto de ley, no se alteraron las razones para defender su aprobación. Es decir, las modificaciones no fueron argumentadas en los informes de ponencia.”*⁶⁶ (Negrillas y subrayas fuera del texto)

⁶⁴ Sentencia C-353A de 2021.

⁶⁵ *Ibíd.*

⁶⁶ *Ibíd.*

Al igual que en ese caso, en este no hay una sola razón o justificación para la inclusión de la expresión demandada del artículo 15. Simplemente se incluyó en un informe de ponencia y se mantuvo su inclusión en los dos debates subsiguientes. Así, en ambos casos de manera uniforme se puede afirmar que *“las modificaciones introducidas [...] no fueron argumentadas por los congresistas, especialmente, no se indicaron los motivos por los cuales [las normas demandadas] guardan relación con el título y la temática general de la Ley [...]”*⁶⁷.

En suma, los precedentes expuestos refuerzan la inconstitucionalidad de la frase demandada del artículo 15, ya que:

- La norma bien podría pasar enteramente desapercibida en una lectura general de la Ley 2155 de 2022 (sentencia C-333 de 2010), al punto que se incluye en uno de los pocos artículos que no tiene nombre.
- La norma, si llegara a tener alguna conexión, la tendría de manera eventual y remota. La remuneración de un contratista de una plataforma tecnológica no contribuye directa ni indirectamente (sentencia C-133 de 2012) a reducir la siniestralidad vial.
- La materia predominante de la ley no puede tener una lectura excesivamente amplia (sentencia C-933 de 2014). Esta es una ley de carreteras, bermas, vehículos, velocidades y conductores. No es una ley general vial ni un estatuto general del transporte. Además, la expresión “otras disposiciones” no permite ampliar indefinidamente el objeto de la ley ni volver inoperante el principio de unidad de materia (sentencias C-933 de 2014 y C-263 de 2016).
- Una norma sobre remuneración a un contratista no pertenece en una ley sobre seguridad vial, a pesar de la remuneración tenga eventuales implicaciones en materia de tránsito (sentencia C-507 de 2020).
- La norma específica no puede desbordar el objeto de la ley, y la inclusión de un tema extraño requiere de al menos una justificación, al punto que la ausencia de justificación refuerza la inconstitucionalidad de la norma (sentencia C-353A de 2021).

2.5. Conclusión sobre la violación del principio de unidad de materia

A partir del análisis realizado anteriormente, se concluye en primer lugar que la Ley 2155 de 2022 tiene por objeto establecer un enfoque de sistema seguro, con carreteras, bermas, vehículos, velocidades y usuarios seguros. Una norma dirigida a remunerar a un contratista de una plataforma tecnológica, introducida tardíamente en el debate, sin expresión alguna de las razones para su inclusión, sin que hubiera mediado deliberación alguna a favor o en contra, y tan desconectada del objeto de la ley que tuvo que incluirse en un capítulo final de “otras disposiciones”, evidentemente vulnera el principio de unidad de materia y por ello se solicita respetuosamente su inexecutableidad.

⁶⁷ *Ibíd.*

3. Tercer cargo: violación del principio de legalidad tributaria al no establecer el sujeto pasivo, el sujeto activo ni el sistema, ni el método, ni la forma de hacer el reparto

3.1. La expresión demandada establece una tasa

La expresión demandada pretende establecer una tasa. Así lo dice claramente la parte final del artículo 15 que indica que *“Para el primer año **la tasa** se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT”*. Así pues, no hay controversia respecto de la definición del tipo de tributo del que trata la norma demandada.

3.2. Las tasas están sujetas al principio de legalidad tributaria

El artículo 338 de la Constitución Política establece el principio de legalidad tributaria, y obliga al Congreso, las asambleas o los concejos, según el caso, a definir los elementos esenciales del tributo. Igualmente, permite que para las tasas y contribuciones sean las autoridades administrativas quienes fijen la tarifa, *“pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley”*.

A continuación se demostrará que la expresión demandada del artículo 15 es inconstitucional porque, si bien define el sujeto pasivo del tributo (el *“usuario”*), no define el sujeto activo, ni el hecho generador ni la base gravable. Además, para la definición de la tarifa no define un sistema ni un método. La norma simplemente contiene una alusión genérica a distintas categorías de costos, junto con una cláusula abierta que no delimita tales categorías, lo cual no otorga ningún parámetro para delimitar la discrecionalidad de las autoridades administrativas.

La jurisprudencia constitucional ha abordado en detalle la necesidad de precisión en las normas tributarias, incluso aquellas que establecen tasas y que otorgan algún margen a las autoridades. De acuerdo con la sentencia C-278 de 2019, en la definición de las tasas debe mediar un *“parámetro objetivo y verificable”*:

“31. Conforme las reglas anteriores, la Corte reafirma que la determinación de los elementos esenciales del tributo, o del método y el sistema de las tasas y las contribuciones, recae en la órbita exclusiva de los cuerpos de representación popular y, en particular, del Legislador. Con todo, variables técnicas o económicas pueden ser válidamente adscritas para su definición por las autoridades gubernamentales, siempre y cuando cumplan dos condiciones: (i) que se trate de aspectos que por su naturaleza o por su necesidad de continua actualización, no puedan ser previstos de antemano y de manera precisa por la ley; y (ii) que en todo caso existe un parámetro que defina el marco de acción de la actividad de la administración, bien sea porque el mismo ha sido previsto por el Legislador, o bien porque se derive de un parámetro objetivo y verificable, generalmente obtenido de la ciencia económica.”⁶⁸

⁶⁸ Sentencia C-278 de 2019.

Por otra parte, en la sentencia C-891 de 2012, la Corte estableció que el principio de legalidad “no solamente se aplica a la determinación de los impuestos, sino a todos los tributos, dentro de los cuales se encuentran también las tasas y las contribuciones”⁶⁹.

La Corte Constitucional ha declarado exequibles las tasas y contribuciones en las cuales los elementos esenciales se encuentran definidos y el sistema y el método de las tarifas están previstos en la norma.

En la sentencia C-536 de 2006, la Corte declaró exequible la tasa establecida para la expedición de los certificados de antecedentes judiciales. Consideró que era legítimo establecer esta tasa, y además fijarla de manera uniforme para todos los contribuyentes, “*siempre y cuando atienda exclusivamente los gastos en que incurra el Estado por la prestación de este servicio*”⁷⁰. Esto exige que el sistema y el método determinados en la norma se refieran exclusivamente a esos gastos, aspecto que no se refleja en la expresión ahora demandada, ya que contiene cláusulas abiertas y genéricas que se refieren a toda clase de costos.

En la sentencia C-594 de 2010 se declaró exequible la transferencia del sector eléctrico prevista en el artículo 45 de la Ley 99 de 1993, debido a que “*el legislador cumplió con su deber constitucional de definir directamente los sujetos activos del tributo, por lo que, en lo que concierne a este elemento del gravamen, no se aprecia vulneración a los principios de legalidad y certeza tributaria*”⁷¹. En este caso, como se verá a continuación, la norma no especifica el sujeto activo del tributo.

En la sentencia C-449 de 2015, la Corte avaló la legislación relacionada con las tasas retributivas y compensatorias previstas en la ley ambiental. Señaló, respecto de la certeza del tributo, que “[e]l legislador estableció directamente la i) base gravable y ii) el sistema y el método para la fijación de la tarifa de la tasa.”⁷² En este caso, no hay ninguna mención en la norma a la base gravable, ni el sistema ni el método.

Finalmente, en la sentencia C-200 de 2021, la Corte encontró que en la norma que define la fijación de tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, “*El Legislador definió los elementos esenciales del tributo, y le corresponde a la autoridad administrativa fijar la tarifa de acuerdo con el sistema y método definido en la disposición demandada; [...]*”⁷³. Como se verá a continuación, en este caso el Legislador no definió los elementos esenciales del tributo.

Los anteriores son algunos precedentes en los cuales se han declarado constitucionales las normas que fijan tributos, incluidas las tasas, por respetar el principio de legalidad tributaria. Como se puede observar, en estos precedentes las normas bajo juicio tenían características distintas a la norma ahora demandada, ya que sí definían directamente los elementos esenciales del tributo.

⁶⁹ Sentencia C-891 de 2012.

⁷⁰ Sentencia C-536 de 2006.

⁷¹ Sentencia C-594 de 2010.

⁷² Sentencia C-449 de 2015.

⁷³ Sentencia C-200 de 2021.

Por otra parte, existen otros precedentes en los cuales las normas tributarias han sido declaradas inexecutable precisamente por su indeterminación.

En la sentencia C-243 de 2005 la Corte declaró inexecutable la norma que permitía al extinto DAS fijar el *“valor de adquisición”* de los certificados de conducta, debido a que *“ni de los artículos acusados ni de las leyes en que ellos se contienen puede inferirse que el legislador al autorizar que las autoridades administrativas determinaran la tarifa de la tasa por concepto de la expedición de los documentos a que aluden los artículos acusados haya señalado algún tipo de sistema y método para definir los costos por la expedición de los documentos referidos ni la manera de hacer su reparto.”*⁷⁴

En la sentencia C-1171 de 2005 se declaró inconstitucional una norma similar, que facultaba al Registrador Nacional para *“señala[r] el valor de los duplicados, renovaciones, rectificaciones de las cédulas de ciudadanía [...]”*, debido a que *“no puede inferirse que el Legislador [...] haya señalado algún tipo de sistema y método para definir los costos de los servicios prestados, ni la manera de hacer su reparto”*⁷⁵.

En la sentencia C-568 de 2019, la Corte declaró inexecutable una norma que facultaba al Ministerio de Vivienda para reglamentar un *“porcentaje de las expensas”* que se destinaría a la sostenibilidad de la vigilancia de la Superintendencia de Notariado y Registro sobre la función pública que prestan los curadores urbanos. Según la Corte, *“debido a que las normas a las que hace alusión la disposición demandada no ofrecen un sistema y un método para delimitar la delegación que realizó el Congreso de la República en esta ocasión, y a que no existe en la Ley 1796 de 2016 ninguna otra referencia a ese aspecto, esta Corporación no encuentra que en este caso se haya cumplido la obligación de que trata el artículo 338 de la Constitución, pues no se estableció el sistema y el método necesario para que se pudiera autorizar la fijación de la tarifa de la tasa que se creó a favor de la Superintendencia de Notariado y Registro. Por ende, la Corte declarará la inexecutable del artículo 30 de la Ley 1796 de 2016.”*

En la sentencia C-484 de 2020, la Corte declaró inexecutable una contribución especial a favor de la CREG, la CRA y la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios. A pesar de que la norma decía definir la base gravable, tarifa, hecho generador y sujetos pasivos, la Corte consideró que existía una *“abierta imprecisión en el diseño de la tasa contributiva, misma que resulta insuperable, en la medida que, si se permitiera a las autoridades encargadas de ejecutarla completar los vacíos o indeterminaciones señalados por este tribunal, implicaría la definición administrativa de elementos esenciales y constitutivos de la tasa cuya definición es competencia directa del Congreso.”*⁷⁶

En la sentencia C-019 de 2022, la Corte declaró inconstitucional una cuota de fomento para la agroindustria de la palma, la cual según la normas se liquidaría *“con base en los precios de referencia”* que señalara el Ministerio de Agricultura. A juicio de la Corte, esta norma *“desconoce el principio de legalidad tributaria, en su faceta de certeza, puesto que no definió con razonable*

⁷⁴ Sentencia C-243 de 2005.

⁷⁵ Sentencia C-1171 de 2005.

⁷⁶ Sentencia C-484 de 2020.

claridad y precisión la forma en que el precio de “referencia” debía liquidarse. Esta indefinición es insuperable porque no existen normas de rango legal que (i) establezcan criterios que permitan determinar lo que debe entenderse por “precio de referencia” de palma y el aceite crudo de palma extraído y (ii) prevean una metodología o criterios generales que orienten la forma en que este precio debe cuantificarse. Así mismo, (iii) la Sala observa que en la ciencia económica no es posible identificar parámetros objetivos y verificables ni reglas técnicas a partir de los cuales se pueda calcular este precio con un razonable grado de certeza.”⁷⁷

Al igual que en las últimas dos sentencias mencionadas, en este caso, la expresión demandada del artículo 15 otorga un amplio margen de discrecionalidad al Ministerio de Transporte para determinar los costos respecto de los cuales debe calcularse la tarifa, al igual que la tarifa que debe calcularse, por el uso del SICOV. Existe en la norma una indefinición o indeterminación insuperable, semejante a la detectada por la Corte en las sentencias C-484 de 2020 y C-019 de 2022.

Por último, en la sentencia C-101 de 2022, la Corte declaró inexecutable una atribución legal para que las entidades territoriales fijaran tasas o sobretasas especiales destinadas a financiar la seguridad ciudadana, debido a que la norma *“no establece el hecho generador del tributo, pues ni de su texto ni de otra norma de carácter legal es posible inferir cuál es el suceso, el evento, el acto o el servicio que generará la obligación tributaria”⁷⁸*. Ocurre lo mismo con la expresión ahora demandada, como se verá a continuación.

3.3. La expresión demandada no define los elementos esenciales del tributo

La expresión demandada dice lo siguiente:

“Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.”

De los elementos esenciales del tributo, la norma solo define uno: el sujeto pasivo, que es *“el usuario”* de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

3.3.1. No se define el hecho generador

El hecho generador *“hace referencia a la situación de hecho, que es indicadora de una capacidad contributiva, y que la ley establece de manera abstracta como situación susceptible de generar la obligación tributaria, de suerte que si se realiza concretamente ese presupuesto fáctico, entonces nace al mundo jurídico la correspondiente obligación fiscal”⁷⁹*.

⁷⁷ Sentencia C-019 de 2022.

⁷⁸ Sentencia C-101 de 2022.

⁷⁹ Sentencia C-484 de 2020.

La norma no indica ningún hecho generador y este no es tampoco determinable. Posiblemente el Ministerio de Transporte podría señalar en la reglamentación que el hecho generador es la realización de uno o varios trámites ante los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, y tendrá que establecer la lista de trámites. Por ejemplo, podría establecer que el hecho generador constituye solamente la realización del examen médico ante un Centro de Reconocimiento de Conductores, o podría también ampliarlo a la realización de la revisión técnico mecánica ante un Centro de Diagnóstico Automotor. Esto indica que el Ministerio queda con un amplio margen de discrecionalidad que es incompatible con el principio de certeza tributaria. Así, recordando la sentencia C-019 de 2022, es inconstitucional que la norma otorgue de manera implícita a un ministerio la posibilidad de definir un elemento esencial del tributo. Igualmente, de acuerdo con la sentencia C-484 de 2020, la imprecisión es insuperable *“en la medida que, si se permitiera a las autoridades encargadas de ejecutarla completar los vacíos o indeterminaciones señalados por este tribunal, implicaría la definición administrativa de elementos esenciales y constitutivos de la tasa cuya definición es competencia directa del Congreso.”*⁸⁰

Así, dado que la norma no da ningún parámetro para determinar el hecho generador, y no se sabe exactamente qué trámites realizados por los usuarios finales dan lugar a esta tasa, la norma es inconstitucional.

3.3.2.No se define el sujeto activo

La norma no indica a quién se destinará esta *“tarifa facturada al usuario”*. No existe en la Ley 2251 de 2022 ninguna otra norma que permita dar respuesta a esta pregunta, principalmente porque el artículo 15 es un *“mico”* que se introdujo en tercer debate y no guarda unidad de materia con la ley (cargos 1 y 2 de esta demanda). Es posible acudir a otra norma, el parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, que indica que el servicio del SICOV *“será facturado como pago a terceros”*. Sin embargo la norma tampoco dice quiénes son esos *“terceros”*. La indefinición en este punto es absoluta, al punto que la norma otorga al Ministerio de Transporte un margen de discrecionalidad para determinar a quién se destinará la tarifa, sin otorgar ningún parámetro claro y objetivo que guíe la actividad reglamentaria de dicha entidad.

3.3.3.No se define la base gravable

La base gravable es *“la magnitud o la medición del hecho gravado, a la cual se le aplica la correspondiente tarifa, para de esta manera liquidar el monto de la obligación tributaria”*⁸¹. La norma demandada señala que el Ministerio de Transporte

“tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema [...]”

⁸⁰ Sentencia C-484 de 2020.

⁸¹ Sentencia C-484 de 2020.

Esta norma pretende encubrir una abierta delegación de facultades legislativas al Gobierno Nacional, utilizando una serie de categorías con el fin de dar la apariencia de definición de una base gravable. Sin embargo, realmente se trata de una norma genérica e indeterminada. La Corte Constitucional ha afirmado que el Congreso desconoce el principio de legalidad tributaria cuando la ley *“no fija ningún parámetro en relación con tales elementos de la obligación tributaria -sistema y método-, **así aluda al concepto genérico de recuperación de costos**”*⁸². Aquí se encuentra una alusión genérica a los “costos”. Al lado de dicha alusión genérica se encuentran dos cláusulas abiertas que otorgan una discrecionalidad absoluta al Ministerio de Transporte. Por una parte, se dice que el Ministerio *“tendrá en cuenta”* varias categorías de costos, lo que le permite *“tener en cuenta”* también otros costos. Respecto de una expresión similar, en la sentencia C-484 de 2020 la Corte dijo que

“La expresión “con base en” para determinar la base gravable es incierta, en la medida en que no se trata de una regla directa [...]”

La expresión *“tener en cuenta”* de la norma actualmente demandada es similar y tiene el mismo efecto, ya que no se trata de una regla directa sino de un criterio indicativo para el Ministerio de Transporte.

En segundo lugar, se dice que, además de los *“costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento”*, también se tendrán en cuenta *“los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema”*. Esto incluye entonces dos categorías abiertas, los *costos relacionados* y los *costos necesarios*, de donde se podría inferir que se remunerarán costos que no son necesarios pero que son *relacionados* con la *operación del sistema*. La norma no define qué es un “costo relacionado”, ni un “costo necesario”. Tampoco define categorías abiertas como los costos “de inversión”, los de “ampliación de cobertura”, los “operacionales” ni los “de mantenimiento”. Cada uno de estos conceptos es un contenedor vacío que podrá ser llenado libremente y a voluntad por el Ministerio de Transporte.

3.3.4. No se define el sistema

El sistema *“se define por el hecho de no ser un simple agregado desordenado de elementos sino por constituir una totalidad, caracterizada por una determinada articulación dinámica entre sus partes”*⁸³. Un eventual defensor de la norma puede intentar argumentar que esta señala un sistema, al indicar que *“anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen”*.

Sin embargo, de la jurisprudencia transcrita, la definición del sistema va más allá de ser un *“agregado desordenado de elementos”*. La alusión genérica a distintas clases de costos es, precisamente, un agregado desordenado de elementos. La norma no indica cómo se articulan estos

⁸² Sentencia C-449 de 2015.

⁸³ Sentencia C-155 de 2003.

elementos entre sí o cómo deberán ser ponderados por el Ministerio de Transporte. Por ejemplo, no es clara la relación entre las categorías de costos y la cantidad de trámites que se realicen.

3.3.5. No se define el método

El método, a su vez, *“está referido a los pasos o pautas que deben observarse para que los componentes del sistema se proyecten extrínsecamente. Así, constituye el procedimiento a seguir con el objeto de determinar en concreto el monto de la obligación tributaria”*⁸⁴.

Sobre el método, la norma guarda absoluto silencio. Esto implica que, entre las distintas categorías indeterminadas de costos y la cantidad de trámites realizados, el Ministerio de Transporte podría optar por: (i) sumar todas estas cifras para llegar a una tasa, (ii) multiplicar algunas y dividir otras, (iii) aplicar un porcentaje, entre el 0 y el 100% de los costos a los que haya llegado. Ninguna de estas opciones está específicamente mandada por la norma, pero tampoco está descartada. El amplio margen de discrecionalidad del Ministerio indica que el Legislador no cumplió la tarea de determinar los elementos del tributo.

3.4. Conclusión: la expresión demandada del artículo 15 desconoce el principio de legalidad tributaria

La Corte Constitucional ha señalado que *“[e]l Congreso, las asambleas y los concejos deben determinar todos y cada uno de los elementos del tributo o, al menos, brindar las pautas o criterios que permitan su determinación”*. Con la norma demandada, el Congreso no ha fijado los elementos y tampoco ha brindado pautas ni criterios. Simplemente ha enunciado conceptos abiertos para dar una apariencia de determinación.

Si bien el artículo 338 permite legislar en materia de tasas para otorgar una cierta flexibilidad a la Administración Pública, y la ley no tiene por qué hacer *“una descripción detallada o rigurosa de cada uno de los elementos y procedimientos a tener en cuenta para fijar la tarifa”*, esta en todo caso sí debe señalar un sistema u un método *“lo suficientemente claros y precisos a fin de evitar que los órganos de representación popular desatiendan un expreso mandato Superior”*⁸⁵.

Por otra parte, la facultad para delegar la fijación de la tarifa a la Administración, por medio del señalamiento de un sistema y un método, no implica una facultad análoga para los demás elementos esenciales del tributo. Aún tratándose de una tasa, el Legislador debe determinar el sujeto activo, el sujeto pasivo, el hecho generador y la base gravable, dejando a las autoridades administrativas la determinación de una tarifa. En este caso, la norma no definió el sujeto activo, ni el hecho generador ni la base gravable. Con esto sufre de una grave indeterminación que ocasiona su inconstitucionalidad.

4. Cuarto cargo: desconocimiento de los límites sustantivos a la fijación de una tasa

⁸⁴ Sentencia C-155 de 2003.

⁸⁵ Sentencia C-155 de 2003.

Ahora, suponiendo en gracia de discusión que la norma superara los anteriores cargos, incluyendo el de ausencia de certeza sobre los elementos del tributo, se solicita a la Corte examinar este último cargo relacionado con un exceso de competencia al Congreso al facultar al Ministerio de Transporte para fijar una tasa que (i) no se limita a recuperar costos y (ii) recupera estos costos a favor de un particular y no del Estado.

4.1. Límites en la fijación de tasas

El artículo 338 de la Constitución indica que

*“La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, **como recuperación de los costos de los servicios que les presten** o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.”*

Esta expresión, “recuperación de los costos de los servicios que les presten”, encierra dos presupuestos fundamentales. Primero, la tasa debe limitarse a recuperar costos. En la sentencia C-484 de 2020, la Corte consideró inconstitucional una tasa, entre otros motivos, porque “la base gravable, contrario a medir el hecho gravado para recuperar los costos del servicio, se encuentra destinada a financiar todos los gastos de funcionamiento e inversión y no sólo la recuperación de los costos de prestación del servicio público”⁸⁶. Igualmente, en la sentencia C-147 de 2021 se reprochó que en la definición de una tasa “la base gravable definida en la norma demanda, no permite entenderse de forma aislada a la recuperación de los costos por parte de la SSPD como un todo, como tampoco se encuentra asociada al costo derivado del sostenimiento e inversión de la entidad que administra el Fondo Empresarial”⁸⁷.

Segundo, la tasa debe recuperar costos incurridos por el Estado, y debe dirigirse a remunerar al Estado. Según la sentencia C-278 de 2019, la tasa “nace como recuperación total o parcial de los **costos que le representan al Estado**, directa o indirectamente, prestar una actividad, un bien o servicio público”⁸⁸. Igualmente, en la sentencia C-493 de 2020 se dijo que “las tasas constituyen exacciones de las que se vale el Legislador **para compensar lo que el Estado gasta** en la prestación de un servicio, los costos en los que incurre”⁸⁹.

A continuación se demuestra que la tasa creada mediante la expresión demandada del artículo 15 desconoce ambas condiciones.

4.2. La norma no se limita a recuperar los costos del servicio prestado al usuario

⁸⁶ Sentencia C-484 de 2020.

⁸⁷ Sentencia C-147 de 2021.

⁸⁸ Sentencia C-278 de 2019.

⁸⁹ Sentencia C-493 de 2020.

La expresión demandada indica que *“el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen”*. Como se observa, la norma se refiere a todos los costos *“relacionados y necesarios para la operación del sistema”*, así como elementos no ligados al costo del servicio prestado cada vez que un usuario hace un trámite en un organismo de apoyo a las autoridades de tránsito, como la *“inversión”* y la *“ampliación de cobertura”*.

Adicionalmente, ninguno de estos elementos está ligado realmente al costo del servicio prestado al usuario. El usuario final no se beneficia de la operación del SICOV. Este es un sistema diseñado para beneficio de la Superintendencia de Transporte, con el fin de que esta pueda cumplir sus funciones de inspección, vigilancia y control respecto de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

En ese sentido, lo que pretende la norma es que a través de una tasa se financie una herramienta tecnológica diseñada para que una Superintendencia pueda cumplir sus funciones. Se trata de un uso inadecuado e inconstitucional de una tasa, ya que no se dirige a cubrir los costos del servicio que se presta al usuario, sino el costo de una herramienta destinada al cumplimiento de una función pública por una superintendencia.

Así, si esta norma se admite como constitucional, podría admitirse la creación de tasas, por ejemplo, para financiar las líneas telefónicas de las entidades públicas o la gasolina para los vehículos oficiales necesarios para cumplir funciones públicas. En cada caso, se trata de medios técnicos o tecnológicos para cumplir una función, para obtener una información o llegar a un lugar. El SICOV permite a la Superintendencia observar en tiempo real el funcionamiento de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y con ello vigilarlas adecuadamente. Tal herramienta no puede financiarse con una exacción obligatoria al usuario final, ya que no representa un servicio a dicho usuario.

Además, los elementos previstos en la norma no se dirigen específicamente a recuperar los costos del uso del SICOV para el trámite particular de cada usuario, sino de manera genérica a financiar la totalidad de la operación, mantenimiento y ampliación del SICOV. Este último aspecto fue determinante para declarar la inconstitucionalidad de la norma demandada en el caso de la sentencia C-484 de 2020 que distinguió de manera precisa entre *la recuperación de los costos del servicio* y *la financiación de todos los gastos* de funcionamiento e inversión. La norma demandada hace lo segundo y no lo primero, y por tal motivo es inconstitucional.

4.3. La norma no recupera costos incurridos por el Estado sino por un contratista particular

En el tercer cargo se indicó la absoluta indeterminación del sujeto activo. En efecto, la norma no señala si la tasa será destinada a la Superintendencia de Transporte para que ella financie el SICOV, o si será destinada directamente al particular que sea contratado de acuerdo con el parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020. En gracia de discusión, si se permite interpretar la norma de manera integrada con el parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, el cual indica que el servicio *“será facturado como pago a terceros”*, entonces la norma es inconstitucional. En tal caso, esta no estará destinada a la recuperación de costos incurridos por el Estado sino a la remuneración

de un particular. Esa eventualidad no está prevista en el artículo 338 de la Constitución y por lo tanto excede los límites constitucionales de la fijación de una tasa.

Lo anterior no quiere decir que el Estado no tenga la capacidad de fijar tarifas para ciertos servicios que unos particulares prestan a otros. Esto es lo que ocurre, precisamente, con los servicios públicos domiciliarios. Pero la fijación de tales tarifas corresponde al Presidente de la República, de acuerdo con el artículo 370, quien según los lineamientos de la Ley 142 de 1994 ha delegado esa función a las comisiones de regulación. Tal función, por lo tanto, no podría ser atribuida al Ministerio de Transporte.

Por último, cabe distinguir este caso de los peajes que se cobran en las vías nacionales. El artículo 21 de la Ley 105 de 1993, declarado exequible en la sentencia C-200 de 2021, establece que

*“[...] Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, **esta contará con** los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*

*Para estos efectos, **la Nación establecerá** peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte. [...]”*

Así, los peajes son tasas que se pagan a la Nación por el uso de la infraestructura de transporte, a diferencia de la norma ahora demandada, que prevé una tasa pagada directamente para remunerar a un tercero por el servicio que le presta a una entidad pública.

IV. COMPETENCIA

La Corte Constitucional es competente para conocer de esta demanda, de acuerdo con el artículo 241, numeral 4, de la Constitución.

V. AUSENCIA DE CADUCIDAD

La Ley 2251 de 2022 fue promulgada el 14 de julio de 2022, por lo cual la caducidad por vicios de forma opera a partir del 15 de julio de 2023, fecha que no ha transcurrido. No opera la caducidad respecto de los cargos segundo, tercero y cuarto, que se refieren a vicios de fondo.

VI. PRUEBAS

Solicito que se tengan como pruebas en este proceso los siguientes documentos adjuntos:

1. Gaceta 145 de 2021. Exposición de motivos.
2. Gaceta 619 de 2021. Ponencia para primer debate.
3. Gaceta 278 de 2022. Acta del primer debate.

4. Gaceta 1156 de 2021. Ponencia para segundo debate.
5. Gaceta 1178 de 2021. Ponencia para segundo debate corregida.
6. Gaceta 707 de 2022. Acta del segundo debate.
7. Ponencia para tercer debate, descargada de la página web de la Cámara de Representantes.
8. Gaceta 468 de 2022. Ponencia para cuarto debate.
9. Gaceta 613 de 2022. Informe de conciliación.
10. Contrato de consultoría 287 de 2021 entre la Superintendencia de Transporte y Grow Data S.A.S.
11. Informe Detallado Jurídico presentado por Grow Data S.A.S., y presentado a la Superintendencia de Transporte en desarrollo del anterior contrato de consultoría, el cual advierte la necesidad de contar con una norma que soportara la tarifa que se cobraría al usuario por el SICOV.

Igualmente, solicito que desde el Despacho del Magistrado o Magistrada a quien corresponda el reparto de esta demanda, se oficie a las siguientes dependencias con los siguientes fines:

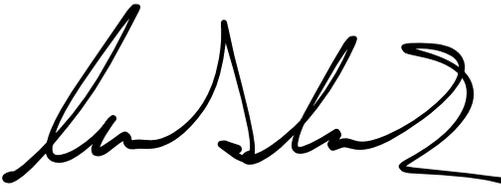
1. Se oficie a la Secretaría General de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes para que remita el acta de las sesiones en las cuales se debatió y votó el Proyecto de Ley 456/2022.
2. Se oficie a la Secretaría General de la Cámara de Representantes para que indique si en este momento ya han sido elaboradas las actas de las sesiones de la plenaria en las cuales se debatió y votó el Proyecto de Ley 456/2022, y en caso afirmativo las remita a la Corte Constitucional.

Solicito que de los anteriores documentos se me corra traslado oportunamente con el fin de pronunciarme respecto de las pruebas que sean decretadas y practicadas por el Despacho.

VII. NOTIFICACIONES

Recibiré notificaciones en el correo electrónico ramirezalvarez.abogado@gmail.com

Atentamente,



Luis Alejandro Ramírez Álvarez
C.C. 81.717.376
T.P: 185.084



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 145

Bogotá, D. C., jueves, 18 de marzo de 2021

EDICIÓN DE 24 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 403 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 19 de 1991 por medio de la cual se crea el Fondo Municipal de Fomento y Desarrollo del Deporte.

PROYECTO DE LEY ___ DE 2021

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 19 DE 1991 POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL FONDO MUNICIPAL DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL DEPORTE.”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. – OBJETO. La presente ley tiene por objeto modificar parcialmente la ley 19 de 1991 “Por medio de la cual se crea el Fondo Municipal de Fomento y Desarrollo del Deporte”.

ARTÍCULO SEGUNDO. - MODIFÍQUESE el título de la ley 19 de 1991, el cual quedará así:

Por medio de la cual se crea el Fondo local para el Fomento y Desarrollo del Deporte

ARTÍCULO TERCERO. - MODIFÍQUESE el artículo 1 de la ley 19 de 1991, el cual quedará así:

Artículo 1º Créase en todos los municipios y distritos del país, el Fondo local para el Fomento y Desarrollo del Deporte.

Tal fondo se administrará y ejecutarán los recursos económicos con plena observancia de los siguientes principios rectores:

1. DESTINACIÓN ESPECÍFICA: los recursos económicos cuya distribución se realiza mediante la presente Ley tienen destinación específica para ejecutar programas y proyectos de inversión que tengan relación directa con la finalidad establecida y guarden armonía con lo previsto en el artículo 3 de la presente ley.

2. GASTO DE INVERSIÓN: los recursos económicos cuya destinación específica se derive de la presente Ley no podrán ser empleados para atender gastos de funcionamiento.

3. PRIORIZACIÓN DEL GASTO: la inversión de los recursos económicos cuya destinación específica se derive de la presente Ley, de carácter prevalente, se ejecutarán con relación a proyectos de inversión que tengan impacto en los menores de edad.

4. UNIVERSALIDAD: en todo caso, la infraestructura cuya construcción, mantenimiento, reparación o adecuación haya sido financiada total o parcialmente con los recursos económicos cuya destinación específica se derive de la presente Ley para tal fin serán de uso público y consecuencia de ello no se podrá limitar el acceso y uso por parte de la ciudadanía en general.

5. PLANEACIÓN: la inversión de los recursos económicos cuya destinación específica se derive de la presente Ley se ejecutará con sujeción a los programas debidamente aprobados en el respectivo plan de desarrollo y en todo caso estarán sujetos a que el correspondiente proyecto de inversión se encuentre debidamente viabilizado y registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión de la entidad ejecutora.

ARTÍCULO CUARTO. - MODIFÍQUESE el artículo 2 de la ley 19 de 1991, el cual quedará así:

Artículo 2º. Los Distritos y Municipios apropiarán, dentro del presupuesto de gastos correspondiente a cada vigencia fiscal, recursos económicos con destino al fondo de que trata el artículo anterior, de acuerdo con la categorización de que trata el artículo 2º de la ley 617 de 2000, así:

Categoría especial y primera: no menos de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Categoría segunda: no menos de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Categoría tercera y cuarta: no menos de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Categoría quinta y sexta: no menos de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

ARTÍCULO QUINTO. - MODIFÍQUESE el artículo 3 de la ley 19 de 1991, el cual quedará así:

Artículo 3º Los recursos del Fondo local para el Fomento y Desarrollo del Deporte se destinarán así:

- a) A la construcción, dotación y mantenimiento de instalaciones deportivas y recreativas;
- b) A la capacitación técnico - deportiva para los deportistas, entrenadores y personal auxiliar del deporte;
- c) A la consecución de implementos deportivos para entidades deportivas sin ánimo de lucro, ubicadas en las jurisdicciones respectivas;
- d) Al financiamiento de eventos deportivos de carácter Departamental, Municipal, Nacional e Internacional.
- e) A la ejecución de programas y proyectos de alto impacto para la detección de talentos deportivos en niños y jóvenes.
- f) Al financiamiento de programas de generación de estímulos en favor de deportistas, entrenadores y personal auxiliar del deporte.

ARTÍCULO SEXTO. - MODIFÍQUESE el artículo 6 de la ley 19 de 1991, el cual quedará así:

Artículo 6º. La ejecución de los recursos del Fondo local para el Fomento y Desarrollo del Deporte estará en cabeza de los Entes Municipales y/o Distritales del Deporte quienes, en todo caso, estarán sometidos a lo previsto en la presente Ley.

ARTÍCULO SÉPTIMO. - ADICIÓNENSE un artículo nuevo a la ley 19 de 1991, así:

ARTÍCULO NUEVO. EJECUCIÓN DE RECURSOS. En todo caso, la ejecución de los recursos de que trata la presente Ley estará sometida a las reglas previstas en el Estatuto Orgánico de Presupuesto, no obstante, la no

ejecución de los recursos en la correspondiente vigencia fiscal conlleva a la apropiación de los recursos dejados de ejecutar para la siguiente vigencia

fiscal adicionándolos como recursos del balance al correspondiente rubro, sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que haya lugar.

ARTÍCULO OCTAVO. - VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de la vigencia fiscal inmediatamente siguiente a la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Senador de la República
Partido Centro Democrático

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

AMANDA ROCIO GONZALEZ
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

GUSTAVO LONDOÑO GARCIA
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

JAIRO CRISTANCHO TARACHE
Representante a la Cámara por el Casanare.
Partido Centro Democrático

JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Centro Democrático

ENRIQUE CABRALES BAQUERO
Representante a la Cámara

JUAN DAVID VÉLEZ
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

JUAN ESPINAL
Representante a la Cámara

JOSÉ JAIME USCÁTEGUI
Representante a la Cámara

Gabriel Jaime Vallejo Chujfi
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

Ricardo Alfonso Ferro Lozano
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

Diego Javier Osorio Jiménez
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

Alejandro Corrales Escobar
Senador de la República
Partido Centro Democrático

HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ P.
Senador de la República

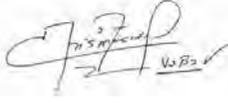
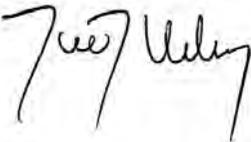
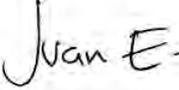
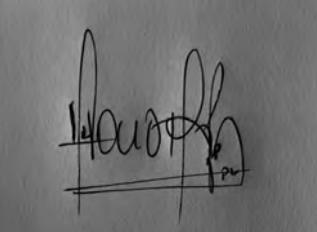
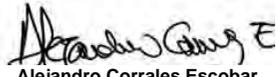
JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

| | |
|---|--|
| <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY ____ DE 2021 “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 19 DE 1991 POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL FONDO MUNICIPAL DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL DEPORTE.”</p> <p style="text-align: center;">I. ASPECTOS DE CONVENIENCIA</p> <p>El ocio improductivo y la globalización derivada del uso de nuevas tecnologías han contribuido a la adopción de prácticas que deterioran el desarrollo del ser y que pueden tener como consecuencia un irreparable daño a toda una generación, tomando en consideración que en las calles se encuentran innumerables amenazas que atentan de manera directa en contra de la salud pública, la salud mental, la salud sexual y reproductiva, la seguridad ciudadana y la sana convivencia, entre otros bienes jurídicos que el Estado ha de salvaguardar.</p> <p>En ese orden de ideas, como consecuencia del equivocado aprovechamiento del tiempo libre se concreta, especialmente en los niños y jóvenes, la adquisición de hábitos comportamentales que culminan indefectiblemente en: la comisión de delitos de impacto, el contagio de enfermedades de transmisión sexual, embarazos no deseados, la generación de adicciones al alcohol, a las drogas, al tabaco, al sexo y a los juegos de azar, entre otras, que conllevan serios problemas de salud mental, sexual y reproductiva, así como el desarrollo de distintos tipos de cáncer, cirrosis y daños neurológicos irreversibles, amén de los problemas de convivencia en la vida familiar y social, pérdida de objetivos en los planes de vida, pérdida de disciplina en compromisos académicos y laborales.</p> | <p>Con lo que se puede evidenciar que hoy la juventud está expuesta a innumerables riesgos que derivan directamente del mal aprovechamiento del tiempo libre, razón por la cual el Estado ha de intervenir de manera que pueda contrarrestar las diferentes amenazas que atentan contra la sociedad, en especial, en contra de la niñez y la juventud.</p> <p>El Gobierno Nacional en cabeza del Señor Presidente de la República, por un lado, ha emprendido una maratónica labor en materia de seguridad ciudadana persiguiendo, en el marco del plan de seguridad “El que la hace la paga”, todas las manifestaciones delictivas que aquejan la sociedad, y por otro lado ha adoptado estrategias contundentes en la lucha en contra del narcotráfico como la prohibición del porte de la dosis mínima de sustancias estupefacientes y psicotrópicas y se han planteado estrategias concretas tendientes a la erradicación de cultivos ilícitos.</p> <p>No obstante, lo anterior, ha de plantearse medidas complementarias, que coadyuven la iniciativa que bien tiene el Gobierno Nacional y que permitan desde el ámbito local, combatir los flagelos que azotan al pueblo, en especial a los niños y jóvenes que son el futuro del país y el relevo generacional de la sociedad en que hoy estamos.</p> <p>En tal sentido, las medidas a implementarse a nivel local con el fin de contrarrestar las problemáticas anteriormente enunciadas, deben ser materializadas en intervenciones que demuestren materialmente la presencia del Estado en aquellos espacios que hoy son ocupados por el microtráfico, la prostitución, el sicariato, el alcoholismo y todo tipo de prácticas negativas que despliegan aquellos delincuentes que se aprovechan de la falta de oportunidades de nuestros jóvenes y de la falta de presencia del Estado en aquellos espacios en los que la sociedad tiene tiempo libre,</p> |
| <p>el cual es empleado como herramienta para inducir a las futuras generaciones de nuestro país por los caminos del consumo de drogas, alcohol y tabaco, la prostitución y el delito, alejándolos de estilos de vida que permitan siquiera soñar con un futuro en condiciones dignas de educación, empleo y convivencia.</p> <p>Se requiere entonces de la presencia del Estado, no solo mediante el despliegue de la fuerza pública, no solo mediante el endurecimiento de penas para los delincuentes, no solo atacando el problema desde el flanco del productor y del comercializador de sustancias narcóticas prohibidas, sino desde el flanco del consumidor que ha de rescatársele de ese infierno terrenal que está viviendo y del potencial consumidor, que requiere con inmediatez ser alejado de los focos generadores de este cáncer social, al igual que adicciones como las del alcohol, tabaco y sexo.</p> <p>Necesitamos alternativas que si bien es cierto no excluyan el ejercicio del poder punitivo del Estado, puedan coexistir con el mismo, tal como la intervención social mediante la presencia del Estado en aquellos lugares donde se han querido tomar ilegítimamente el dominio pequeños nichos de delincuencia que como si ejercieran soberanía, llegan hasta el punto de trazar fronteras, en donde lo que se ve rodar por las calles no son las bicicletas de los inocentes niños y jóvenes que sueñan con un futuro mejor, sino que se ven rodar las motos de aquellos quienes dicen controlar el territorio, no para bien de la comunidad, sino para afectar a las generaciones futuras generando adicciones y terminando por convertir a nuestros jóvenes en los instrumentos para cometer delitos.</p> <p>El Estado como Institución debe hacer presencia en todos los Municipios y Distritos que lo componen, mediante la implementación y ejecución sostenible de programas</p> | <p>y proyectos que permitan un sano aprovechamiento del tiempo libre para la comunidad en general, pero con especial énfasis en la niñez y la juventud, mediante la práctica de deportes convencionales y no convencionales.</p> <p>El fortalecimiento institucional del apoyo en la práctica deportiva se propone para hacer frente de manera efectiva y contundente a las amenazas inmediatas que tiene nuestra sociedad en las calles y que aprovechan el tiempo libre para permear la sociedad, empezando por el deterioro de la salud del ser humano hasta convertirlo en un criminal de alta peligrosidad para la comunidad.</p> <p>La práctica del deporte logra en el ser humano la ocupación sana y benéfica del tiempo libre, como quiera que genera un mayor desarrollo del ser, explotando aptitudes y actitudes, generando disciplina, permite soñar con un futuro mejor, y sobre todo, arrebatada de las garras de la delincuencia a aquellos seres humanos que en vez de malgastar su salud y su tiempo consumiendo sustancias nocivas, solo serán consumidores de energía en la práctica del deporte, con el apoyo del aparato Estatal.</p> <p>La generación, apoyo y sostenibilidad de espacios y programas deportivos por parte del Estado en aquellas zonas donde tiene o ha tenido influencia la prostitución, el consumo y comercialización de sustancias nocivas como los estupefacientes, psicotrópicos, alcohol y tabaco, materializan la presencia de la institucionalidad que termina por erradicar todas las manifestaciones delictivas antes enunciadas, generando alternativas con las que nuestros niños y jóvenes sueñan.</p> <p>Se debe erradicar de la mente de nuestros relevos generacionales los estereotipos de narcotraficantes, sicarios y demás tipo de delincuentes que, por apología</p> |

| | |
|--|---|
| <p>proveniente de diferentes sectores, terminan convirtiéndose en héroes, en modelos a seguir, generando conciencia a partir de la relevancia de verdaderos héroes que ponen a Colombia en un sitio privilegiado en el continente y el mundo, como las glorias del deporte en las diferentes disciplinas, que deben convertirse en los verdaderos iconos de nuestros jóvenes; que se genere respeto y admiración por cuantas medallas, cuantas copas o cuantos goles marco, y no por cuántas personas asesinó, no por cuantos años en la cárcel purgó.</p> <p>Dada la agudeza de la problemática expuesta y la necesidad de intervención inmediata por parte del Estado frente a la misma, no resulta conveniente dejar la implementación y ejecución de programas y proyectos de inversión para atender esta materia al garete de la voluntad del Alcalde de turno de cada Municipio y Distrito del país y menos, dejar a voluntad política de cada gobernante, la apropiación de recursos económicos necesarios para la correcta y sostenible ejecución de los mismos, tal como quedó establecido en la ley 19 de 1991, mediante la cual se creó el Fondo Municipal de Fomento y Desarrollo del Deporte, que en su momento constituyó un gran avance en la materia, pero que se quedó corta en torno a la asignación específica de recursos del orden territorial, pues tal norma en su artículo 2 estableció que <i>“Los alcaldes municipales fijarán la suma o porcentaje dentro del presupuesto para el funcionamiento del Fondo (...)”</i>, lo cual requiere ser reglamentado desde el Congreso de la República, habida cuenta de la necesidad que se vive por parte de las comunidades del compromiso real de los mandatarios locales con el sector deporte, pues a la luz de dicha normativa, se cumple con la apropiación de cualquier suma de dinero para nutrir tal fondo.</p> <p>Consecuencia de lo anteriormente expuesto, se torna conveniente implementar a través de una Ley de la República, unos lineamientos claros para todos los</p> | <p>Municipios y Distritos del país en torno al Fondo Municipal de Fomento y Desarrollo del Deporte creado mediante la ley 19 de 1991, en los que se establezca una destinación de los ingresos corrientes de libre destinación de tales Entes Territoriales con el fin de ejecutar programas y proyectos de inversión encaminados a satisfacer las necesidades propuestas, entre otros aspectos tales como su funcionamiento, ejecución y destinación de las partidas.</p> <p style="text-align: center;">II. ASPECTOS DE CONSTITUCIONALIDAD</p> <p>A la luz de los fines del estado establecidos en el artículo 2 de la norma superior, se encuentra el de “(...) garantizar la efectividad de los (...) derechos (...) consagrados en la Constitución (...)”, en tal sentido, se entiende de forma coherente como fin del Estado, entre otros la garantía de la efectividad de los derechos del menor, consagrados en los artículos 44 y 45 supra derivándose de tales cánones la corresponsabilidad entre la familia, la sociedad y el Estado.</p> <p>Derechos superiores antes mencionados que, analizados en concordancia con lo previsto en el inciso último del artículo 49 ídem que establece literalmente: “(...) Así mismo el Estado dedicará especial atención al enfermo dependiente o adicto y a su familia para fortalecerla en valores y principios que contribuyan a prevenir comportamientos que afecten el cuidado integral de la salud de las personas y, por consiguiente, de la comunidad, y desarrollará en forma permanente campañas de prevención contra el consumo de drogas o sustancias estupefacientes y en favor de la recuperación de los adictos.”</p> <p>Dan cuenta de la obligación constitucional que tiene el Estado en todos sus niveles de desarrollar de manera permanente campañas de prevención en torno a la</p> |
| <p>drogadicción, que teniendo en la cuenta la prevalencia de los derechos del menor de cara a lo establecido en el inciso último del artículo 44 Constitucional, se deduce sin lugar a equívoco que el Estado ha de emprender, ejecutar y garantizar la sostenibilidad de programas y proyectos sociales que contribuyan efectivamente hacia la prevención de la drogadicción dirigida hacia la comunidad en general, especial y prevalentemente, en tratándose de menores de edad.</p> <p>Ahora bien, de nada sirve una mera enunciación gramatical de repetir hasta la saciedad en torno a los efectos supremamente negativos que trae para la salud y la vida en sociedad el consumo de tal tipo de sustancias, pues el menor de edad dada la inmadurez psicológica que es inherente a la etapa del desarrollo humano en que se encuentra, no cuenta con una capacidad de autodeterminación suficiente para resistirse a un ofrecimiento o a experimentar diversas cosas que concurren en el mundo que los rodean durante los momentos de ocio, pues tales espacios de inactividad son propicios para la adquisición de tales comportamientos humanos altamente lesivos, como ya se ha dicho, para la salud y la vida interpersonal y cuyas consecuencias en torno a la adquisición de otra serie de comportamientos puede ser endilgarle como consecuencia del consumo de sustancias narcóticas prohibidas.</p> <p>Por esto el Estado, en cumplimiento de cánones constitucionales que arropan como derecho el deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, tal como lo dispone textualmente el artículo 52 superior:</p> <p style="text-align: center;"><i>“ARTÍCULO 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor</i></p> | <p style="text-align: center;"><i>salud en el ser humano. El deporte y la recreación forman parte de la educación y constituyen gasto público social. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.”</i></p> <p>Además, de constituirse en derechos con rango Constitucional, con la entrada en vigor del acto legislativo 02 de 2000, el reconocimiento de estos derechos no solo es un derecho propio de las personas, sino que también constituye GASTO PÚBLICO SOCIAL de lo que se deduce que el Estado se encuentra en la obligación tanto de garantizar la efectividad de estos derechos, como incluirlos dentro de sus herramientas de planeación como un gasto público legítimo.</p> <p>Los derechos prevalentes del menor, la participación del Estado a título de corresponsable de la protección de los derechos del menor, la obligación en cabeza del Estado de adelantar campañas tendientes a prevenir la drogadicción, el establecimiento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre como gasto público, aparentemente son una serie de postulados de origen Constitucional, que si bien es cierto hacen parte de la responsabilidad Estatal, no resulta menos cierto que son articulables entre sí para facilitar el cumplimiento de los fines Estatales, ampliando en conjunto el espectro de protección con las acciones que pueda emprender el Estado al ejecutar programas y proyectos de inversión transversales que atiendan como fin último, el sano aprovechamiento del tiempo libre.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Pero cuando se habla del Estado, comprende todos los niveles, empezando por la célula fundamental de la organización político administrativa que lo compone, esto es, los Municipios y distritos quienes al tenor de lo previsto en el 286 constitucional se tienen como Entes Territoriales que a la luz del mandato inserto en el numeral 3 del artículo 287 idem administran sus recursos autónomamente y establecen los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones y que en virtud de lo previsto en el artículo 311 idem que literalmente dispone:</p> <p><i>“ARTÍCULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.”</i></p> <p>En tal sentido, resulta procedente a la luz de los cánones constitucionales establecer un conjunto de lineamientos dirigidos a tales Entes Territoriales mediante una Ley de la República como la que aquí se expone.</p> <p>Con base en lo anterior se considera constitucionalmente viable el establecimiento de las medidas que se pretenden implementar con cargo a los Municipios y Distritos, no obstante, en atención a que el presente proyecto de Ley tiene una destinación presupuestal, se torna necesario remitirse al contenido de los mandatos establecidos para efecto del trámite de normas que revistan características de esta naturaleza en la Ley 819 de 2003, precisamente en lo consagrado en el artículo 7 de tal norma que literalmente establece:</p> | <p>“ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.”</p> <p>En virtud de lo anterior, sea lo primero precisar que mediante el presente proyecto de Ley no se requiere de certificación de impacto fiscal, comoquiera que no se está otorgando ningún tipo de beneficio tributario que altere las finanzas públicas de los Entes Territoriales, por otro lado, frente a la ordenación del gasto, ha de analizarse</p> |
| <p>tal función a la luz de la jurisprudencia Constitucional que precisamente en Sentencia C-283 de 1997, la cual frente al particular se refirió al alcance de la ordenación del gasto público así:</p> <p><i>“La ordenación del gasto es aquella facultad de los órganos estatales que disponen de autonomía presupuestal, para ejecutar el presupuesto de gastos asignado por la respectiva Ley Anual del Presupuesto, lo que genera un ámbito de decisión propio en punto a la contratación y a la disposición de los recursos adjudicados. Así mismo, la conformación y modulación de la facultad de ordenación del gasto, en el caso de cada órgano del presupuesto en particular, es un asunto que la Constitución ha deferido al Legislador. En este sentido, la ley está facultada para fijar el alcance y forma de ejercicio de la facultad de ordenación del gasto, siempre y cuando no se vulnere el núcleo esencial de la autonomía presupuestal.”</i></p> <p>Conceptualización bien traída por parte de la Corte Constitucional en el entendido que no se invade o se toma de suyo por parte del Legislador la función de ordenar el gasto, sino que, por el contrario, la Ley está llamada con vocación vinculante a fijar las reglas de ordenación del gasto sin que de ello implique el desprendimiento de la autonomía presupuestal con que cuentan los Entes Territoriales.</p> <p>Ejemplo palmario de lo anterior se aterriza en el mandato contenido en el artículo 111 de la Ley 99 de 1993, modificado por el artículo 210 de la Ley 1450 de 2011 que contiene un mandato en cuanto a la ordenación del gasto para los Entes Territoriales departamentos y municipios.</p> <p>Contra de lo anterior, esta iniciativa resulta compatible con los cánones constitucionales, comoquiera que atiende las limitaciones y previsiones contenidas</p> | <p>en la norma superior, así como la presentación y estructuración de forma y fondo del presente proyecto.</p> <p>Por otro lado, en referencia a lo relativo a deporte y aprovechamiento del tiempo libre, la presente iniciativa se encuentra articulada con las definiciones contenidas en la Ley 181 de 1995.</p> <p>Motivos anteriores por los cuales se hace un llamado por parte del suscrito en calidad de autor del presente proyecto con el fin de acompañar con el voto positivo una iniciativa que carece de cualquiera tipo de sesgo o inclinación política y que por el contrario nos une en un solo propósito, que es el rescatar nuestra sociedad y, en especial, el patrimonio más valioso que hoy tenemos como lo es la niñez y la juventud, de las garras de un sin número de flagelos que ponen en riesgo la estabilidad del país, comoquiera que los niños y jóvenes de hoy serán el relevo generacional de quienes hoy nos desempeñamos en diferentes roles dentro de la sociedad.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS Senador de la República Partido Centro Democrático</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p> </div> </div> |

| | |
|---|---|
|  <p>AMANDA ROCIO GONZALEZ Senadora de la República Partido Centro Democrático</p>  <p>GUSTAVO LONDOÑO GARCIA Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>  <p>JAIRO CRISTANCHO TARACHE Representante a la Cámara por el Casanare. Partido Centro Democrático</p>  <p>JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático</p>  <p>ENRIQUE CABRALES BAQUERO Representante a la Cámara</p>  <p>JUAN DAVID VÉLEZ Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>  <p>JUAN ESPINAL Representante a la Cámara</p>  <p>JOSÉ JAIME USCÁTEGUI Representante a la Cámara</p> |  <p>HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ P. Senador de la República</p>  <p>JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>  <p>Gabriel Jaime Vallejo Chujfi Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>  <p>Ricardo Alfonso Ferro Lozano Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>  <p>Diego Javier Osorio Jiménez Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>  <p>Alejandro Corrales Escobar Senador de la República Partido Centro Democrático</p> |
|---|---|

| | |
|--|--|
|  <p>MARÍA DEL ROSARIO GUERRA Senadora de la República Partido Centro Democrático</p> | <p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 16 de marzo de 2021</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 403/21 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 19 DE 1991 POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL FONDO MUNICIPAL DE FOMENTO Y DESARROLLO DEL DEPORTE”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores: HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO, AMANDA ROCIO GONZALEZ, ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR, MARÍA DEL ROSARIO GUERRA, H.R. JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS, MILTON HUGO ANGULO VIVEROS, GUSTAVO LONDOÑO GARCIA, JAIRO CRISTANCHO TARACHE, JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, JUAN DAVID VÉLEZ, JUAN ESPINAL, JOSÉ JAIME USCÁTEGUI, JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS, GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI, RICARDO ALFONSO FERRO LOZANO, DIEGO JAVIER OSORIO JIMÉNEZ, La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEPTIMA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 16 DE 2021</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEPTIMA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>ARTURO CHAR CHALJUB SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p> |
|--|--|

PROYECTO DE LEY NÚMERO 404 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos.

| | |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° __ DE 2021</p> <p style="text-align: center;">“Por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto adoptar medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos, periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que se hayan reincorporado a la vida civil.</p> <p>ARTÍCULO 2. Control judicial en la aplicación del principio de oportunidad. Modifíquese el artículo 327 de la Ley 906 de 2004, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 327. Control judicial en la aplicación del principio de oportunidad. El juez de control de garantías deberá efectuar el control de legalidad de las solicitudes individuales o colectivas respectivas dentro de los cinco (5) días siguientes a la determinación de la Fiscalía de dar aplicación al principio de oportunidad.</p> <p>Dicho control será obligatorio y automático y se realizará en audiencia especial en la que la víctima y el Ministerio Público podrán controvertir la prueba aducida por la Fiscalía General de la Nación para sustentar la decisión. El juez resolverá de plano.</p> <p>La aplicación del principio de oportunidad y los preacuerdos de los posibles imputados o acusados y la Fiscalía, no podrá comprometer la presunción de inocencia y solo procederán cuando se pueda afirmar, con probabilidad de verdad, a partir de los elementos materiales probatorios, evidencia física o información legalmente obtenida, que la conducta delictiva existió y que el imputado es su autor o partícipe.</p> <p>ARTÍCULO 3. Finalidades. Modifíquese el artículo 348 de la Ley 906 de 2004, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 348. Finalidades. Con el fin de humanizar la actuación procesal y la pena; obtener pronta y cumplida justicia; activar la solución de los conflictos sociales que genera el delito; garantizar a las víctimas los derechos a la verdad, la justicia y la no repetición, propiciar la reparación integral de los perjuicios ocasionados con el injusto y lograr la participación del imputado en la definición de su caso, la Fiscalía y el imputado o acusado podrán llegar a preacuerdos que impliquen la terminación del proceso.</p> <p>El funcionario, al celebrar los preacuerdos, debe observar las directivas de la Fiscalía General de la Nación y las pautas trazadas como política criminal, a fin de aprestar la administración de justicia y evitar su cuestionamiento.</p> <p>ARTÍCULO 4. Colaboración eficaz en conductas que atenten contra defensores de derechos humanos. La Ley 906 de 2004 tendrá un artículo 353A de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 353A. Colaboración eficaz en conductas que atenten contra defensores de derechos humanos. Cuando el delito investigado se haya cometido sobre una persona, o</p> | <p>familiar de ella, que ejerza actividades de promoción, protección o defensa de los derechos humanos; periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que se hayan reincorporado a la vida civil, la Fiscalía, previo concepto del Ministerio Público y habiendo informado y escuchado a las víctimas, podrá acordar uno o varios de los beneficios consagrados en este artículo con las personas que sean investigadas, juzgadas o condenadas, en virtud de la colaboración que presten a las autoridades de cualquier orden para la eficacia de la administración de justicia, sujetándose al acuerdo a la aprobación de la autoridad judicial competente.</p> <p>El acuerdo de los beneficios podrá proponerse según evaluación de la Fiscalía acerca del grado de eficacia o importancia de la colaboración, conforme a los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> Contribución a las autoridades para la desarticulación o mengua de Grupos Delictivos Organizados (GDO), Grupos Armados Organizados (GAO) y Grupo de Delincuencia Común Organizada (GDCCO), o la captura de uno o varios de sus miembros, principalmente de quienes dirigen, encabezan, entrenan o financian dichas organizaciones; Contribución al éxito de la investigación en cuanto a la determinación de móviles y autores o partícipes de delitos; Colaboración en la efectiva prevención de delitos o a la disminución de las consecuencias de delitos ya cometidos o en curso; Delación de copartícipes y coautores, acompañada de pruebas eficaces de su responsabilidad; La identificación de fuentes de financiación de organizaciones delictivas e incautación de bienes destinados a su financiación; La identificación de servidores públicos o miembros de la Fuerza Pública que hayan colaborado, apoyado, o de cualquier forma facilitado las conductas de las que trata el presente artículo, <p>Podrán acordarse, acumulativamente y en razón del grado de colaboración, una disminución de una sexta (1/6) hasta las dos terceras (2/3) partes de la pena que corresponda al imputado en la sentencia condenatoria; beneficio de aumento de rebaja de pena por trabajo, estudio o enseñanza; detención domiciliaria durante el proceso o la ejecución de la condena, en delitos cuya pena mínima legal para el delito más grave, no exceda de ocho (8) años de prisión; e incorporación al programa de protección a víctimas y testigos.</p> <p>En ningún caso los beneficios podrán implicar la exclusión total del cumplimiento de la pena.</p> <p>Parágrafo 1. Se entenderá por familiares a los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad, único civil o sobre cónyuge o compañera o compañero permanente o cualquier otra persona que se halle integrada a la unidad doméstica del sujeto pasivo de la conducta.</p> <p>Parágrafo 2. Para los efectos del literal (c) del presente artículo, se entiende que se disminuyen las consecuencias de un delito cuando se logra disminuir el número de</p> |
| <p>perjudicados o la magnitud de los perjuicios que habrían de ocasionar delitos programados o en curso, mediante el oportuno aviso a las autoridades, o se impide por este medio la consumación de los mismos; se facilita la identificación de miembros que ejercen jefatura, dirección, entrenamiento o financiación de organizaciones delictuales o se propicia su aprehensión; se suministran pruebas sobre bienes que son producto de la criminalidad organizada o sirven para su financiamiento.</p> <p>Parágrafo 3. En los casos de desaparición forzada o secuestro, el beneficio solo podrá concederse si se da cuenta sobre las personas desaparecidas o secuestradas y su destino.</p> <p>Parágrafo 4. Los beneficios por colaboración con la justicia aquí previstos son incompatibles con los consagrados para las mismas conductas en otras disposiciones.</p> <p>Otorgados los beneficios, no podrán concederse otros adicionales por la misma colaboración.</p> <p>Parágrafo 5. La autoridad judicial podrá revocar los beneficios cuando encuentre que se ha mentido, omitido o falsificado información sobre las conductas investigadas, o que se ha incurrido nuevamente en conductas que atenten contra el sujeto pasivo del que habla el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 6. La Fiscalía General de la Nación deberá informar periódicamente a la Comisión Nacional de Garantías de Seguridad sobre los acuerdos y preacuerdos por hechos delictivos contra defensores de derechos humanos, periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que se hayan reincorporado a la vida civil.</p> <p>ARTÍCULO 5. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p> | <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N.º __ DE 2021</p> <p style="text-align: center;">“Por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos”</p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p style="text-align: center;">I. Presentación y justificación del Proyecto de Ley</p> <p>El proyecto de ley “Por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos” tiene como finalidad garantizar que los autores materiales de conductas que atenten contra personas, o familiares de ellas, que ejerzan actividades de promoción y protección de los derechos humanos, periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que hayan reincorporado a la vida civil, aporten información exhaustiva sobre los crímenes cometidos y los grupos armados involucrados en ellos, incluyendo sobre quienes dieron las ordenes o aprobaron los asesinatos.</p> <p>Adicionalmente, la iniciativa pretende garantizar que en los casos de aceptación temprana de responsabilidad y celebración de preacuerdos y acuerdos, el ente acusador del Estado realice una calificación jurídica que se ajuste al principio de legalidad, evitando el eficientismo penal, contrario al Estado Social de Derecho. El proyecto de ley incluye disposiciones para evitar que la Fiscalía opte por una calificación jurídica o de autría que no corresponda a los hechos incluidos en la imputación o la acusación, o que se pueda conceder cualquier tipo de beneficios al procesado a través del cambio de calificación de la conducta sin ninguna base fáctica o compromiso con la verdad y el esclarecimiento pleno de los hechos.</p> <p>Lo anterior obedece a que, pese a los avances en materia de judicialización de los responsables de los asesinatos de defensores de derechos humanos en el país¹, la mayoría de estas sentencias (66%) se han logrado a través de preacuerdos entre el imputado y la Fiscalía, sin que ello haya significado un impulso en la actividad investigativa del ente acusador que permita develar los móviles de estos crímenes, ni los autores mediatos de éstos. Según el informe de Human Rights Watch “Líderes desprotegidos y comunidades indefensas”, en un número importante de casos, los indiciados solo aportaron información sobre la estructura del grupo o reconocieron que cometieron otros delitos, pero no identificaron al determinante ni reconocieron los móviles. Además, muchas veces los fiscales, en particular aquellos que no hacen parte de la Unidad Especial de Investigación, solo exigieron que el indiciado admitiera su responsabilidad en el homicidio.</p> <p>Como ha sido reconocido en normativas estatales (Decreto Ley 898 del 29 de mayo de 2017), en un escenario de postconflicto, resulta esencial asegurar la efectividad de la lucha contra las organizaciones criminales y sus redes de apoyo, incluyendo las que hayan sido denominadas sucesoras del paramilitarismo, las cuales representan una de las mayores</p> <p><small>¹ En el informe “Líderes desprotegidos y comunidades indefensas” de Human Rights Watch (HRW) se señala que de un total de 421 casos de asesinatos de defensores de derechos humanos documentados por la Oficina del ACNUDH desde 2016, los fiscales han logrado 59 condenas y la justicia indígena 6 sentencias más</small></p> |

| | |
|--|---|
| <p>amenazas para la implementación del Acuerdo Final y la construcción de una paz estable y duradera.</p> <p>El asesinato de defensores de derechos humanos, periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP en proceso de reincorporación, es una de las principales amenazas a la democracia y a la construcción de convivencia y paz. Por ello, el proyecto de ley pretende incluir disposiciones legales que permitan desarrollar la obligación que tiene el Estado de investigar, juzgar y sancionar las violaciones de los derechos humanos, obligación que no se satisface con la simple apertura de los procesos penales, sino que exige el cumplimiento de los deberes de debida diligencia, cuyo contenido ha sido precisado por la Corte Interamericana de Derechos Humanos al señalar que <i>“debe considerarse que la debida diligencia exige que el órgano que investiga lleve a cabo todas aquellas actuaciones y averiguaciones necesarias para procurar el resultado que se persigue. De otro modo, la investigación no es efectiva en los términos de la Convención”</i>², lo que resulta indispensable en los escenarios de violaciones graves de los derechos humanos, la realización de crímenes de sistema y los casos de existencia de obstáculos de hecho o de iure que dificultan la lucha contra la impunidad, como es el asesinato de defensores de derechos humanos y líderes sociales en general.</p> <p>Por lo anterior, organizaciones internacionales de derechos humanos como Human Rights Watch han recomendado al Congreso de la República <i>“[r]eformar el Código de Procedimiento Penal para garantizar que los autores materiales de homicidios de defensores de derechos humanos que pretendan obtener sentencias reducidas aporten información exhaustiva sobre los crímenes y los grupos armados involucrados, incluyendo sobre quienes dieron las ordenes o aprobaron los asesinatos”</i>³.</p> <p>II. Contexto de las agresiones a defensores de derechos humanos y su esclarecimiento judicial</p> <p>La Defensoría del Pueblo ha documentado, entre 2016 y 2020, un total de 753 defensores de derechos humanos asesinados en Colombia. Durante el mismo periodo se han registrado 4.281 agresiones a esta población, de la siguiente manera: 3.194 amenazas, 193 atentados, 31 desplazamientos forzados, 26 retenciones arbitrarias, 13 desapariciones forzadas, 13 secuestros, 8 casos de estigmatización, 10 casos de destrucción de bienes, entre otras conductas⁴.</p> <p>El avance en materia de investigación de las conductas que atentan contra la vida e integridad de las personas defensoras de derechos humanos es escaso. En materia de homicidios, que es la conducta con mayor avance investigativo y judicial, solo se han</p> <p>² Corte Interamericana de Derechos Humanos: Caso Albán Cornejo y otros VS. Ecuador. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 22 de noviembre de 2007; Caso de las Hermanas Serrano Cruz Vs. El Salvador. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 1 de marzo de 2005; y Caso Gómez Palomino Vs. Perú. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 22 de noviembre de 2005.</p> <p>³ Human Rights Watch. <i>Líderes desprotegidos y comunidades indefensas. Asesinatos de defensores de derechos humanos en zonas remotas de Colombia</i>. Estados Unidos de América, febrero de 2021.</p> <p>⁴ El Espectador. <i>Entre 2016 y 2020 han asesinado 753 líderes: Defensoría del Pueblo</i>. Publicado el 19 de febrero de 2021. Disponible en: https://www.elespectador.com/noticias/judicial/entre-2016-y-2020-han-asesinado-753-lideres-defensoria-a-fiscalia/</p> | <p>proferido 66 sentencias⁵, lo que significa que solo en 8,7% de los casos documentados por la Defensoría del Pueblo ha habido un avance judicial.</p> <p>No obstante, según el informe de Human Rights Watch (HRW), la mayoría de las condenas en casos de homicidios contra defensores de derechos humanos se lograron a través de preacuerdos, sin que esta figura haya permitido garantizar recabar información complementaria o iniciar acciones investigativas sobre los determinadores y móviles de la conducta.</p> <p>La organización HRW identifica las siguientes deficiencias en un estudio de 34 condenas⁶ proferidas por la justicia ordinaria en casos de asesinatos contra defensores de derechos humanos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el 56% de los casos no se indicó los móviles que dieron lugar al homicidio. • En el 74% de las condenas no se señaló si el acusado pertenecía a un grupo armado, o si estuvieron implicadas otras personas en el crimen. • En aproximadamente 80% de los casos, la sentencia no incluyó un análisis del contexto más amplio en el cual se cometió el homicidio, como la presencia de grupos armados y otras situaciones de riesgo. • Solo en el 12% de las sentencias se calificó la conducta como homicidio agravado por los casos en los que un “defensor de derechos humanos” es asesinado debido al trabajo que realiza. <p>El poco avance investigativo sobre las estructuras que estuvieron detrás del homicidio, y los móviles de éste, facilita que estos hechos se sigan cometiendo. Es imperativo que las autoridades encargadas de administrar justicia en Colombia, investiguen seria y exhaustivamente los delitos y las violaciones de los derechos humanos, a fin de garantizar plenamente, no sólo los derechos de los imputados o acusados del hecho punible, sino los derechos a la verdad, la justicia y la reparación integral de las víctimas y de la sociedad en general. La ponderación de derechos entre acusados y víctimas debe viabilizar un equilibrio razonable y legítimo, pero éste no se agota en el eficientismo judicial que suma sentencias condenatorias a cualquier costo, incluso sacrificando la verdad de lo ocurrido y dejando en la impunidad a los más altos responsables de los delitos y violaciones de los derechos humanos.</p> <p>Según los análisis contextuales de la Fiscalía General de la Nación (FGN), a febrero de 2021, los mayores responsables de los homicidios contra personas defensoras de derechos humanos en los casos reportados por la Oficina de la Alta Comisionada de Naciones Unidas para los Derechos Humanos (427 casos de homicidio) y que tienen principio de esclarecimiento son: particulares (18%), Grupos Armados Organizados Residuales (15,4%), delincuencia común (8,1%), el Clan del Golfo (5,6%), la guerrilla del ELN (5,3%), el EPL (2,8%), Grupos de Delincuencia Organizada (2,5%), los Caparros (1,4%) y la Fuerza Pública (0,7%). Del 40,2% restante no se tiene información sobre los responsables. La situación es mucho más preocupante si se tiene como referente la información de la</p> <p>⁵ Fiscalía General de la Nación. <i>Avance de Esclarecimiento Homicidio a Defensores</i>. Información actualizada al 10 de febrero de 2021. Disponible en: https://www.fiscalia.gov.co/colombia/avances-esclarecimiento/</p> <p>⁶ Del total de sentencias condenatorias a defensores de derechos humanos, HRW logró acceder a 34 de ellas, sobre las cuales realizó un análisis.</p> |
| <p>Defensoría del Pueblo, pues significa que no se conoce la responsabilidad en más del 65% de los casos.</p> <p>Pese a identificar que los autores identificados y/o en proceso de judicialización por asesinatos de defensores de derechos humanos pertenecen entre otros, a algunos grupos armados, poco avance se cuenta en materia de identificación de los móviles del delito y de identificación de los determinadores de los asesinatos. El Gobierno Nacional ha señalado que éstos son delitos derivados del tráfico de estupefacientes; es decir que éstos ocurren por oposición de las personas defensoras de los derechos humanos al tráfico de estupefacientes. Sin embargo, organizaciones de derechos humanos y la Defensoría del Pueblo han identificado otros contextos que intensifican los riesgos de los líderes sociales en el país.</p> <p>En el informe de Human Rights Watch se señala que:</p> <p><i>“Debido a la presencia limitada del Estado en muchas zonas, en su mayoría rurales, las organizaciones sociales —entre ellas, las Juntas de Acción Comunal, los consejos comunitarios afrocolombianos y los cabildos indígenas— frecuentemente desempeñan un rol importante en la realización de tareas generalmente asignadas a funcionarios de gobiernos locales, incluida la protección de poblaciones en riesgo y la promoción de planes gubernamentales. Esto aumenta la visibilidad de los líderes de organizaciones sociales, incluidos defensores de derechos humanos, y los expone a riesgos.</i></p> <p><i>Los grupos armados a menudo oprimen a defensores de derechos humanos e intentan utilizarlos, bajo coacción, para imponer sus propias “reglas” en las comunidades. Eso aumenta la posibilidad de que los grupos los ataquen por incumplimientos reales o percibidos de dichas “reglas”, o por un supuesto apoyo a una parte contraria en los conflictos locales que se desarrollan en muchas zonas del país.</i></p> <p><i>El apoyo de defensores de derechos humanos a algunas iniciativas establecidas en el acuerdo de paz también los ha puesto en riesgo. Defensores de derechos humanos han sido asesinados porque apoyaron proyectos para sustituir los cultivos de coca —la materia prima con la que se elabora la cocaína— con cultivos de alimentos o porque participaron en tales proyectos”</i>⁷.</p> <p>Estos otros contextos no han sido explorados en la realización de actos urgentes y planes metodológicos de investigación penal por la FGN, según se detalla en sus informes públicos y avances en materia de esclarecimiento⁸.</p> <p>De acuerdo con el informe <i>¿Cuáles son los patrones? Asesinatos de Líderes Sociales en el Post Acuerdo</i> elaborado, entre otras organizaciones, por INDEPAZ, la Asociación Minga (Programa Somos Defensores), la Comisión Colombiana de Juristas, el IEPRI de la</p> <p>⁷ Human Rights Watch. Op. Cit. P. 3</p> <p>⁸ Comité de Solidaridad con los Presos Políticos (CSPP). <i>La investigación penal de los asesinatos de las personas defensoras de derechos humanos. Lecciones aprendidas y propuestas</i>. CSPP, 2020. [En publicación].</p> | <p>Universidad Nacional y otras, los asesinatos de líderes sociales se circunscriben en contextos más amplios que la lucha contra el narcotráfico. Dentro de los patrones identificados se destacan dinámicas de orden político, económico (legal e ilegal) y social que no parecen ser estimadas en la práctica judicial como hipótesis de investigación criminal en los casos de homicidios contra este grupo poblacional. Hipótesis similares ha identificado la Defensoría del Pueblo en sus Alertas Tempranas.</p> <p>Algunos de los contextos y posibles móviles de los casos de homicidio de defensores de derechos humanos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La defensa de la tierra y el derecho al territorio, así como la agenda de derechos económicos y sociales en oposición a megaproyectos impulsados en los territorios. 2. La oposición violenta a la transición al posconflicto. Lo anterior apareja la obstaculización a medidas pactadas en el Acuerdo Final como el Programa Nacional Integral de Sustitución de cultivos de uso ilícito (PNIS) en particular los ataques contra quienes promueven la sustitución de este tipo de cultivos; los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial, PDET y en general los procesos de participación política abiertos con la terminación del conflicto armado con las FARC. 3. Recomposición de los poderes políticos y económicos locales y regionales en contraposición al mayor auge del movimiento social en defensa de sus iniciativas, demandas y luchas. 4. Disputa por las rentas ilícitas derivadas de los negocios del narcotráfico, el microtráfico, la minería, entre otras. INDEPAZ plantea la tesis de la reconfiguración del narcotráfico y sus redes mafiosas. 5. Cooptación de funcionarios públicos y agentes de las Fuerzas Armadas (FFAAA) con las estructuras criminales ligadas al narcotráfico y en general a las economías ilegales. 6. Ampliación de los discursos de odio, estigmatización de los liderazgos y las luchas sociales, a las que ya no se las asocia con la influencia de grupos guerrilleros, sino proclives a las economías ilegales. <p>Pese a que las Directivas 011 de 2016 y 002 de 2017 de la Fiscalía General de la Nación establecen que los fiscales deben direccionar las labores investigativas partiendo de la hipótesis <i>“de que el delito se cometió en razón a la labor de defensa de los derechos humanos o con el fin de impedir su realización”</i>, HRW identificó que en la mayoría de las sentencias analizadas, la Fiscalía no logró comprobar que los móviles del asesinato hayan sido en razón del trabajo de defensa de los derechos humanos, esto puede deberse a la ausencia de incentivos que permitan que los procesados aporten información sobre móviles y autores mediatos de los crímenes investigados.</p> <p>Para ello es necesario que las disposiciones normativas a nivel procesal penal garanticen que la Fiscalía tenga herramientas para lograr a partir de evidencias, identificar no sólo la calidad de la víctima, sino además identificar los móviles que llevaron a la comisión del delito y con ello determinar si el homicidio se produjo en razón a la actividad de la víctima como defensor de derechos humanos en el transcurso de la investigación. Esto es, la investigación debe conducir a demostrar la relación o nexo causal entre la condición de persona defensora de derechos humanos y el móvil de la conducta agresora. Alcanzar dicho presupuesto lógico del proceso penal es un derecho de las víctimas, sus familiares y</p> |

| | |
|--|---|
| <p>de la sociedad en general, pues solo así se garantizará una investigación dirigida al esclarecimiento de la verdad y la identificación y judicialización debida de las estructuras y máximos responsables de estas conductas.</p> <p>El conocimiento de las motivaciones de los crímenes es un presupuesto necesario para alcanzar el esclarecimiento de los hechos y el derecho a la verdad; sin embargo, en varios de los casos existe la omisión de la Fiscalía en la demostración de los móviles de homicidios, por cuanto, los autores materiales capturados no los proporcionaron al no existir incentivos o condiciones para ello, o se realizaron preacuerdos con los imputados o acusados, sin buscar la colaboración efectiva para profundizar información relativa a la denominada autoría intelectual; o habiendo información, no se adelantaron las labores investigativas de cara a desmantelar las estructuras. Tal es el caso del homicidio del defensor de derechos humanos Daniel Abril⁹, en el cual se señala a un soldado como determinante del homicidio, pero en la investigación se devela la existencia de un grupo paramilitar con apoyo de agentes de la Fuerza Pública; hecho que no ha sido investigado por la Fiscalía, y por el contrario, contra toda evidencia se atribuyeron móviles personales al crimen¹⁰.</p> <p>De otra parte, existe una tendencia en algunos casos, de priorizar el preacuerdo a partir de un cambio en la calidad de la autoría o en la eliminación de tipos penales imputados contrariando la base fáctica evidenciada en el acervo probatorio. Por ejemplo, en la investigación por el homicidio del defensor de derechos humanos Temístocles Machado¹¹, pese a que los ejecutores aducen pertenecer a una organización criminal, en el preacuerdo con la Fiscalía se suprimió el concierto para delinquir.</p> <p>Hasta el momento, no ha sido clara la búsqueda exhaustiva del nexo causal entre el homicidio y la condición de persona defensora de derechos humanos. Existen casos en los que estando probada dicha relación, no se reconoció la condición de defensor de derechos humanos, y otros, en los que se partió de tal hipótesis de investigación para al final atribuir el móvil del homicidio a situaciones personales de la víctima. Esta situación se agrava por la falta de esclarecimiento de los hechos cuando la FGN usa las figuras jurídicas que dan lugar a la terminación anticipada de los procesos penales, acordando la disminución punitiva, sin aportes claros a la verdad y no hace posible la judicialización de otros autores y partícipes, lo que puede hacer inefectivas las políticas criminales que propenden por el aumento de penas frente a los ataques de este grupo poblacional, así como el desmantelamiento de las organizaciones criminales responsables de estas conductas.</p> <p>⁹ Federación Internacional por los Derechos Humanos. <i>Colombia: Asesinato del Sr. Daniel Abril</i>. Publicado el 17 de noviembre de 2015. Disponible en: https://www.fidh.org/es/temas/defensores-de-derechos-humanos/colombia-asesinato-del-sr-daniel-abril</p> <p>¹⁰ CSPP, Ob. Cit.</p> <p>¹¹ Fiscalía General de la Nación. <i>Fiscalía General de la Nación esclarece crimen del defensor de derechos humanos Temístocles Machado</i>. Publicado el 23 de julio de 2020. Disponible en: https://www.fiscalia.gov.co/colombia/defensores/fiscalia-general-de-la-nacion-esclarece-crimen-del-defensor-de-derechos-humanos-temistocles-machado/</p> | <p>III. Jurisprudencia relacionada con el deber de investigar el asesinato de defensores de derechos humanos</p> <p>El sistema procesal penal colombiano creó la figura de la terminación anticipada del proceso penal, o justicia consensuada, que tiene, según la Corte Constitucional¹², unas finalidades como son la de (i) humanizar la actuación procesal y la pena; (ii) la eficacia del sistema reflejada en la obtención pronta y cumplida justicia; (iii) propugnar por la solución de los conflictos sociales que genera el delito; (iv) propiciar la reparación integral de los perjuicios ocasionados con el injusto; (v) promover la participación del imputado en la definición de su caso; (vi) asegurar las mejores condiciones para que la decisión que se adopte sea a la vez respetuosa de los derechos fundamentales del inculcado o acusado y de los derechos de las víctimas; y (vii) contribuir fundamentalmente a la descongestión judicial.</p> <p>La Ley 906 de 2004 perfeccionó la figura del allanamiento o aceptación de cargos formulados por la Fiscalía desde la audiencia de imputación y hasta antes de iniciado el juicio oral, para prescindir de la fase de juzgamiento, y del ejercicio del contradictorio entre los sujetos procesales¹³. Esta Ley también introdujo el mecanismo de los preacuerdos, facultando a la Fiscalía a negociar con el acusado, no solo sobre el <i>quantum</i> punitivo, sino aspectos relativos a las circunstancias de ocurrencia de los hechos, la calificación jurídica de los delitos y la pena a imponer¹⁴. Sin embargo, la Fiscalía no está eximida de cumplir el deber de garantizar la justicia material, comprensiva del derecho a la verdad, conforme lo estipulado en la jurisprudencia nacional y los estándares internacionales que contienen la obligación de investigar de manera idónea y efectiva las graves violaciones de los derechos humanos y los delitos en general.</p> <p>Los jueces y los agentes del Ministerio Público adscritos a la Procuraduría General de la Nación están obligados igualmente a ejercer control sobre la utilización de la figura jurídica de los preacuerdos entre los procesados y la Fiscalía. El juez, no solo garantizando que el imputado o acusado concorra a la negociación de manera voluntaria y consciente de las implicaciones de sus decisiones, pues renuncia al derecho a la contradicción en el juicio oral y público, sino refrendando el principio de seguridad jurídica en la sentencia condenatoria verificando que ésta se funde en prueba suficiente y legalmente recaudada, permitiéndole llegar a la convicción razonable de que se consumó una violación a la ley penal y que de ella es culpable el procesado.</p> <p>El control de los jueces sobre los preacuerdos, que a su vez constituye un deber surgido de la Constitución y de los Tratados Internacionales, implica constatar igualmente la efectividad de los derechos de las víctimas a la verdad, la justicia y la reparación integral.</p> <p>La Corte Constitucional en la Sentencia C-516 de 2007 había declarado la exequibilidad condicionada de los artículos 348, 350, 351 y 352 de la Ley 906 de 2004, regulatorios de esta figura procesal, en el entendido que la víctima está facultada para intervenir en la</p> <p>¹² Corte Constitucional. Sentencia de Unificación 479 del 15 de octubre de 2019. M.P. Gloria Stella Ortiz Delgado</p> <p>¹³ Congreso de la República de Colombia. Ley 906 de 2004. Artículo 351. Modalidades. La aceptación de los cargos determinados en la audiencia de formulación de la imputación comporta una rebaja hasta de la mitad de la pena imponible, acuerdo que se consignará en el escrito de acusación.</p> <p>¹⁴ Congreso de la República de Colombia. Ley 906 de 2004. Artículo 351. Inciso 2º. “También podrán el fiscal y el imputado llegar a un preacuerdo sobre los hechos imputados y sus consecuencias. Si hubiere un cambio favorable para el imputado con relación a la pena por imponer, esto constituirá la única rebaja compensatoria por el acuerdo. Para efectos de la acusación se procederá en la forma prevista en el inciso anterior.”</p> |
| <p>celebración de acuerdos y preacuerdos entre la fiscalía y el imputado o acusado, para lo cual deberá ser oída e informada de su celebración, y <i>“oída por el juez encargado de aprobar el acuerdo, quien para su aprobación velará por que el mismo no desconozca o quebrante garantías tanto del imputado o acusado, como de las víctimas”</i>¹⁵.</p> <p>Por su parte al Ministerio Público, como representante del interés general y de la sociedad en la persecución penal de los delitos, no le es admisible asumir una postura de simple espectador frente a los preacuerdos y, por el contrario, tiene el deber de garantizar que el uso de dichas figuras jurídicas comprenda el esclarecimiento de los hechos en congruencia con el derecho a la verdad y el acceso de las víctimas a la justicia.</p> <p>Con respecto a la participación de las víctimas en estos mecanismos de terminación anticipada de los procesos por el allanamiento de cargos y los preacuerdos entre la Fiscalía y los procesados, se ha sostenido que el ente acusador tiene la carga ineludible de propiciar la intervención del sujeto pasivo del delito y dejar consignadas expresamente en las actas de los preacuerdos sus pretensiones, las que no sobra decirlo, no solo se encaminan al reconocimiento de los perjuicios materiales e inmateriales por la comisión del delito, sino también a la garantía de los derechos a la verdad y la justicia¹⁶.</p> <p>La legislación y la jurisprudencia de la Corte Constitucional reconocen como derechos fundamentales de las víctimas, la verdad (como derecho individual y colectivo a saber los hechos acontecidos, la identidad de los ejecutores y de sus patrocinadores), la justicia (como derecho a una investigación seria y conducente, y como a la adjudicación de sanciones pertinentes a los responsables) y la reparación (inicialmente como medidas de restablecimiento y años después, como un conjunto integral de medidas de diverso contenido y dimensión)¹⁷.</p> <p>La Corte Suprema de Justicia en idéntico sentido se ha pronunciado en reiteradas oportunidades, prescribiendo que <i>“el juez puede ejercer un control material sobre el acuerdo, en tanto, la facultad de negociar no es omnimoda y debe respetar el principio de legalidad y las garantías constitucionales de las partes e intervinientes”</i>¹⁸, de forma que el proceso penal no se convierta</p> <p><i>“(…) en un festín de regalías que desnaturalizan y desacreditan la función de administrar justicia, en un escenario de impunidad, de atropello a la verdad y al derecho de las víctimas de conocer la verdad. El parámetro de la negociación de los términos de la imputación no es la impunidad; el referente del fiscal y de la defensa es la razonabilidad en un marco de negociación que no desnaturalice la administración de justicia”</i>¹⁹</p> <p>La aplicación de preacuerdos no puede tener como único objetivo la abreviación de la actividad de la administración de justicia y el eficientismo penal traducido en estadísticas que ofrecen “resultados positivos”, pero que no satisfacen el derecho de las víctimas y de la sociedad a la verdad real; tampoco contribuyen a los fines de la política criminal tendiente a enfrentar a las organizaciones criminales que atentan contra las personas defensoras de</p> <p>¹⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-516 de 2007. M.P. Jaime Córdoba Triviño.</p> <p>¹⁶ Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2002. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa, Eduardo Montealegre Lynett.</p> <p>¹⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-588 de 2019. M.P. José Fernando Reyes Cuatras.</p> <p>¹⁸ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Radicación N° 76.549. M.P. Eyder Patiño Cabrera.</p> <p>¹⁹ Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Radicación No. 27337. 23 de agosto de 2007. M.P. Sigifredo Espinosa Pérez.</p> | <p>los derechos humanos, pues en la práctica, cierran la posibilidad de ahondar en los autores determinados de los crímenes.</p> <p>Los preacuerdos así concebidos son contraproducentes porque avalan una negociación en favor de los procesados que no le dejan una ventaja tangible a la justicia y a la sociedad, salvo la de disminuir la carga laboral del ente acusador. Lo anterior contraría igualmente el deber del Estado de garantizar la proporcionalidad de las penas imponibles de conformidad con la gravedad y naturaleza de las violaciones de los derechos humanos²⁰, y desconoce que en este ámbito el reconocimiento de una causal de atenuación punitiva y/o de reducción de pena es admisible si hay cooperación efectiva con la justicia, y en particular en el esclarecimiento del crimen²¹.</p> <p>Así, culminar el proceso penal de manera anticipada, aún con sentencias condenatorias que tergiversan la verdad, no adecuan el comportamiento de manera precisa al tipo penal específico o reconocen grados de participación y disminuyentes punitivos que no se corresponden con la realidad fáctica, compromete la responsabilidad del Estado por la violación de las garantías judiciales de las víctimas, consagradas en tratados internacionales suscritos por Colombia.</p> <p>Los cambios a la calificación jurídica sin ninguna base fáctica <i>“pueden resultar agravantes para las víctimas, como cuando se incluye un estado de ira que no tiene ningún fundamento factual, pero la calificación jurídica genera la idea de que el sujeto pasivo, de alguna forma, provocó la agresión”</i>²².</p> <p>Así, bajo el entendido de que la Fiscalía no está obligada a celebrar acuerdos con el procesado, en casos de delitos graves cometidos en contra de personas vulnerables, como son los defensores de derechos humanos y los ex integrantes de las FARC-EP en proceso de reincorporación, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que la Fiscalía tiene obligaciones como las siguientes:</p> <p><i>(i) actuar con la diligencia debida al estructurar y ejecutar el programa metodológico, en orden a esclarecer lo sucedido; (ii) materializar en la mayor proporción posible los derechos de las víctimas a la verdad, justicia, reparación y garantía de no repetición; (iii) tomar las medidas necesarias para la protección de la víctima en atención a su especial estado de vulnerabilidad; (iv) garantizar en cuanto sea posible la participación de las víctimas en la actuación penal, en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico; y (v) analizar con especial cuidado si un eventual acuerdo con el procesado verdaderamente aprestiga la justicia y, en general, desarrolla los fines de estas formas de terminación anticipada de la actuación penal, dentro del respectivo marco constitucional y legal”</i>²³.</p> <p>²⁰ Corte IDH. Caso de la Masacre de la Rochela vs. Colombia. Fondo, reparaciones y costas. Sentencia del 11 de mayo de 2007, párr. 196. Ver también Caso Manuel Cepeda Vargas vs Colombia. Sentencia del 26 de mayo de 2010, párr. 150.</p> <p>²¹ Corte IDH. Caso Manuel Cepeda Vargas vs Colombia. Sentencia del 26 de mayo de 2010, párr. 150; Caso Heliodoro Portugal vs Panamá. Sentencia del 12 de agosto de 2008, párr. 203; Caso Raxaco Reyes vs Guatemala. Interpretación de sentencia de fondo, reparaciones y costas, febrero 6 de 2006. párr. 81. Caso Vargas Areco vs Paraguay. Fondo, reparaciones y costas. Sentencia del 26 de septiembre de 2006. párr. 108. En el mismo sentido, Opinión Consultiva OC-3/83 de 8 de septiembre de 1983, párr. 55</p> <p>²² Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia SP2073-2020. Radicación 52.227. M.P. Patricia Salazar Cuellar</p> <p>²³ Ibidem.</p> |

IV. Sobre las medidas en materia de investigación y judicialización

El proyecto de ley propone tres medidas para evitar la impunidad en conductas contra defensores de derechos humanos, a partir de la incorporación de herramientas que permitan acceder a más información para el desarrollo de investigaciones en contra de las estructuras armadas responsables de los asesinatos de defensores de derechos humanos y el esclarecimiento de la verdad en los hechos.

1. Fortalecimiento de los criterios para el control judicial del preacuerdo

Como se señaló anteriormente, pese a los principios constitucionales a los que debe obedecer la figura del preacuerdo y otras de terminación anticipada del proceso penal, en reiteradas oportunidades, los fiscales y jueces han hecho uso de la justicia consensuada sin valorar las diferencias y particularidades de cada caso, lo cual ha resultado en negociaciones contrarias a los postulados constitucionales.

Al respecto, la Corte Constitucional ha señalado:

*"La facultad discrecional que la Constitución y la ley confieren a la FGN para aplicar mecanismos de justicia consensuada como los preacuerdos, no implica per se la concesión de poderes arbitrarios e ilimitados para negociar. Estas autoridades públicas están obligadas a ejercer esas potestades de acuerdo a los fines de la normativa de preacuerdos, de forma razonable y proporcionada, y en respeto de los derechos fundamentales"*²⁴.

Las autoridades judiciales, como todas en un Estado democrático, se rigen por el principio de legalidad y, si bien los fiscales cuentan con competencias discrecionales con el fin de terminar anticipadamente los procesos, en pro de una justicia celer y eficiente, "ello no puede llegar al extremo de entender que un acuerdo para una sentencia anticipada puede lograrse "a cualquier costo" o de "cualquier manera", esto es, de manera arbitraria (no discrecional-reglada) y con el solo fin de llegar a cualquier resultado que finiquite la actuación, sobrepasando los claros fines del instituto procesal de los preacuerdos –entre ellos prestigiar la justicia"²⁵.

En virtud de lo anterior, los preacuerdos producto de la negociación que la Fiscalía realice con los imputados y acusados deben basarse en criterios objetivos y verificables (los hechos del caso y sus fundamentos jurídicos) y en las reglas legales que han sido definidas en democracia (la adecuación típica, los fines de los preacuerdos, el respeto de las garantías fundamentales).

El artículo 250 superior estipula que la Fiscalía General de la Nación está obligada a adelantar el ejercicio de la acción penal y a realizar la investigación de los hechos que revistan las características de un delito que lleguen a su conocimiento. Por eso, en ejercicio de sus funciones, deberá "presentar escrito de acusación ante el juez de conocimiento" con el fin de dar inicio a un juicio público, oral, con intermediación de las pruebas, contradictorio, concentrado y con todas las garantías, junto con el cual deberá suministrar "todos los elementos probatorios e informaciones de que tenga noticia incluidos los que le sean favorables al procesado".

²⁴ Corte Constitucional. Sentencia SU 479 de 2019. M.P. Gloria Stella Ortiz Delgado.
²⁵ Ibidem.

La Corte Suprema de Justicia ha dicho que ese deber de acusar de la fiscalía también se expresa en la facultad de celebrar con el imputado o acusado preacuerdos y negociaciones orientados a que se anticipe la sentencia condenatoria, "labor en la que el fiscal debe necesariamente gozar de un margen racional de maniobra, con el fin de que pueda adelantar su tarea de forma efectiva, en el entendido, además, que se trata de una forma de composición del conflicto"²⁶.

Lo anterior encuentra respaldo en el inciso 1º del artículo 350 de la Ley 906 de 2004 el cual aclara que, en los eventos en los cuales la FGN y el imputado lleguen a un acuerdo sobre los términos de la imputación, "el fiscal lo presentará ante el juez de conocimiento como escrito de acusación". Como se observa, el preacuerdo equivale al escrito de acusación, razón por la cual se ha entendido que las premisas que se formulan respecto de la acusación son aplicables a esta forma de terminación anticipada del proceso.

Sin embargo, la forma en que esta redactado el artículo 327 de la Ley 906 de 2004 omite los criterios que deben aplicarse al preacuerdo, en virtud de su equivalencia al escrito de acusación, desarrollado en el artículo 336 de la misma ley, que dispone que "el fiscal presentará el escrito de acusación ante el juez competente para adelantar el juicio cuando de los elementos materiales probatorios, evidencia física o información legalmente obtenida, se pueda afirmar, con probabilidad de verdad, que la conducta delictiva existió y que el imputado es su autor o partícipe".

Es decir que las características y requisitos que le son exigidos al escrito de acusación, son las mismas que se le exigen a un preacuerdo, por lo que es preciso armonizar la ley para que no existan vacíos legales que permitan la arbitrariedad por parte de fiscales y jueces al presentar preacuerdos contrarios a los elementos probatorios y la discusión fáctica realizada.

Incorporar de manera expresa las características que deben regir los procesos de principio de oportunidad y preacuerdos, permite que el Fiscal realice una adecuación típica de la conducta, limitado por las circunstancias fácticas y jurídicas que resultan del caso.

2. Inclusión de la garantía a las víctimas los derechos a la verdad, la justicia y la no repetición como finalidades del preacuerdo

La celebración de los preacuerdos ha estado justificada en que los mismos se realizan con el objeto de satisfacer unas finalidades específicas que ha dispuesto el legislador (art. 348 de la Ley 906 de 2004). En este sentido, la Corte Constitucional aclaró:

De un lado, la humanización de la actuación procesal y de la pena se ha traducido en la disminución del rigor de la pena que se impone a través del preacuerdo como resultado de la renuncia al juicio oral por parte del imputado o acusado y de su colaboración con la justicia. Igualmente, significa que el preacuerdo tiene el fin de otorgar un tratamiento más benévolo a las partes, el cual se materializa en que se obtiene justicia y se resuelven los conflictos sociales generados por el delito de forma más rápida, sin que el procesado y la víctima deban afrontar las cargas de un proceso penal.

²⁶ Ibidem.

*Los preacuerdos también deben garantizar la activación de la solución de los conflictos sociales que genera el delito, lo que significa que les corresponde asegurar la imposición de una pena como consecuencia de la condena al delincuente; de esta manera la sociedad recobra la confianza en el Derecho, el Estado economiza costos humanos y patrimoniales, al otorgado se le colma su interés de justicia y reparación y, por su parte, el condenado asegura una rebaja en el monto de la pena"*²⁷.

Estas finalidades solo pueden cumplirse cuando existen criterios objetivos para su delimitación, los cuales pueden encontrarse en los derechos fundamentales a la verdad y a la justicia de las partes. De este modo, es preciso incorporar como finalidades del preacuerdo la verdad, la justicia y la no repetición, pues cuando se aplican este tipo de medidas con la intención de reconocer situaciones "alejadas de la realidad que alteran la forma como sucedieron los hechos, vulnera sustancialmente el derecho a la verdad, no solo de las víctimas sino de la sociedad"²⁸. En este sentido, la verdad se satisface con la expresión clara y coherente de los hechos jurídicamente relevantes, apoyada en evidencia o elementos materiales probatorios que permitan inferir que la conducta punible se cometió en determinadas circunstancias de tiempo, modo y lugar.

Estos fines también están íntimamente relacionados con el derecho a la justicia no solo desde la perspectiva del acusado sino también de la víctima. Por esta razón, un preacuerdo debe acompañarse con el deber de debida diligencia que impone el derecho internacional en materia de graves violaciones a los derechos humanos. Por lo tanto, una negociación que no satisfaga los fines de los preacuerdos a la verdad, la justicia y la no repetición podría correr el riesgo de desprestigiar la administración de justicia y vulnerar el derecho a la justicia de la víctima.

3. Otorgamiento de beneficios por colaboración eficaz

En distintas ocasiones, el legislador ha optado por crear regímenes de beneficios penales a quienes han cometido delitos de suma gravedad y han satisfecho de manera plena el derecho de las víctimas a la verdad, de lo cual se desprende también, la satisfacción del interés de la sociedad en verdad y garantías de no repetición. Para eso se han creado beneficios por colaboración eficaz con las autoridades que se obtienen una vez han confesado, de manera completa y veraz, todos los hechos criminales en los cuales han participado o de los que tienen conocimiento.

La Corte Constitucional, en escenarios similar ha señalado que "una política criminal que conceda beneficios a quienes actúen observando el principio de lealtad procesal, logrando además la aplicación de una justicia pronta y cumplida, sin desconocer ningún derecho o garantía del procesado, no puede tildarse de atentatoria de los derechos inalienables del individuo"²⁹. Tampoco podría considerarse como contrario a los derechos de las víctimas, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de una pena, se brinde verdad plena y con ello, herramientas para que el Estado adopte las medidas y estrategias necesarias para garantizar la no repetición.

²⁷ Ibidem.
²⁸ Ibidem.
²⁹ Corte Constitucional. Sentencia T-356 de 2007. M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

El otorgamiento de beneficios penales, en casos de conductas que atenten contra defensores de derechos o ex integrantes de las FARC-EP en proceso de reincorporación, solo puede darse si, a partir de una colaboración con la justicia del imputado o procesado, se logran garantizar la integralidad de los derechos de las víctimas a la verdad, la justicia, la reparación y la no repetición. Lo anterior, bajo la creación de una matriz de colaboración en la que se señalan de manera expresa y clara las únicas colaboraciones que se pueden otorgar para recibir beneficios, bajo el entendido de que solo estas pueden garantizar los derechos de las víctimas, no solo a una verdad plena, sino a la no repetición a partir del desmantelamiento de las organizaciones armadas ilegales.

Sin embargo este proceso debe incluir a las víctimas, pues dado que ello afecta sustancialmente sus derechos a la verdad, a la justicia y a la reparación, por lo que deben ser comunicadas y escuchadas para garantizar que la colaboración este en pro de los derechos de la víctima y de la sociedad.

V. Conflicto de Interés

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, se estima que la presentación, discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no genera conflictos de interés, puesto que es de carácter general y no genera beneficios directos, particulares y actuales directos para los congresistas o para sus familiares dentro del grado que determina la ley.

No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

VI. Contenido de la iniciativa

PROYECTO DE LEY N° __ DE 2021

"Por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto adoptar medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos, periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que se hayan reincorporado a la vida civil.

ARTÍCULO 2. Control judicial en la aplicación del principio de oportunidad. Modifíquese el artículo 327 de la Ley 906 de 2004, el cual quedará de la siguiente manera:

Artículo 327. Control judicial en la aplicación del principio de oportunidad. El juez de control de garantías deberá efectuar el control de legalidad de las solicitudes individuales o colectivas respectivas dentro de los cinco (5) días siguientes a la determinación de la Fiscalía de dar aplicación al principio de oportunidad.

Dicho control será obligatorio y automático y se realizará en audiencia especial en la que la víctima y el Ministerio Público podrán controvertir la prueba aducida por la Fiscalía General de la Nación para sustentar la decisión. El juez resolverá de plano.

La aplicación del principio de oportunidad y los preacuerdos de los posibles imputados o acusados y la Fiscalía, no podrá comprometer la presunción de inocencia y solo procederán cuando se pueda afirmar, con probabilidad de verdad, a partir de los elementos materiales probatorios, evidencia física o información legalmente obtenida, que la conducta delictiva existió y que el imputado es su autor o partícipe, si hay un mínimo de prueba que permita inferir la autoría o participación en la conducta y su tipicidad.

ARTÍCULO 3. Finalidades. Modifíquese el artículo 348 de la Ley 906 de 2004, el cual quedará de la siguiente manera:

Artículo 348. Finalidades. Con el fin de humanizar la actuación procesal y la pena; obtener pronta y cumplida justicia; activar la solución de los conflictos sociales que genera el delito; garantizar a las víctimas los derechos a la verdad, la justicia y la no repetición; propiciar la reparación integral de los perjuicios ocasionados con el injusto y lograr la participación del imputado en la definición de su caso, la Fiscalía y el imputado o acusado podrán llegar a preacuerdos que impliquen la terminación del proceso.

El funcionario, al celebrar los preacuerdos, debe observar las directivas de la Fiscalía General de la Nación y las pautas trazadas como política criminal, a fin de aprestigar la administración de justicia y evitar su cuestionamiento.

ARTÍCULO 4. Colaboración eficaz en conductas que atenten contra defensores de derechos humanos. La Ley 906 de 2004 tendrá un artículo 353A de la siguiente manera:

Artículo 353A. Colaboración eficaz en conductas que atenten contra defensores de derechos humanos. Cuando el delito investigado se haya cometido sobre una persona, o familiar de ella, que ejerza actividades de promoción, protección o defensa de los derechos humanos; periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que se hayan reincorporado a la vida civil, la Fiscalía, previo concepto del Ministerio Público y habiendo informado y escuchado a las víctimas, podrá acordar uno o varios de los beneficios consagrados en este artículo con las personas que sean investigadas, juzgadas o condenadas, en virtud de la colaboración que presten a las autoridades de cualquier orden para la eficacia de la administración de justicia, sujeta al acuerdo a la aprobación de la autoridad judicial competente.

El acuerdo de los beneficios podrá proponerse según evaluación de la Fiscalía acerca del grado de eficacia o importancia de la colaboración, conforme a los siguientes criterios:

- a) Contribución a las autoridades para la desarticulación o mengua de Grupos Delictivos Organizados (GDO), Grupos Armados Organizados (GAO) y Grupo de Delincuencia Común Organizada (GDCO), o la captura de uno o varios de sus miembros, principalmente de quienes dirigen, encabezan, entrenan o financian dichas organizaciones;

- b) Contribución al éxito de la investigación en cuanto a la determinación de móviles y autores o partícipes de delitos;
- c) Colaboración en la efectiva prevención de delitos o a la disminución de las consecuencias de delitos ya cometidos o en curso;
- d) Delación de copartícipes y coautores, acompañada de pruebas eficaces de su responsabilidad;
- e) La identificación de fuentes de financiación de organizaciones delictivas e incautación de bienes destinados a su financiación;
- f) La identificación de servidores públicos o miembros de la Fuerza Pública que hayan colaborado, apoyado, o de cualquier forma facilitado las conductas de las que trata el presente artículo.

Podrán acordarse, acumulativamente y en razón del grado de colaboración, una disminución de una sexta (1/6) hasta las dos terceras (2/3) partes de la pena que corresponda al imputado en la sentencia condenatoria; beneficio de aumento de rebaja de pena por trabajo, estudio o enseñanza; detención domiciliaria durante el proceso o la ejecución de la condena, en delitos cuya pena mínima legal para el delito más grave, no exceda de ocho (8) años de prisión; e incorporación al programa de protección a víctimas y testigos.

En ningún caso los beneficios podrán implicar la exclusión total del cumplimiento de la pena.

Parágrafo 1. Se entenderá por familiares a los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad, único civil o sobre cónyuge o compañera o compañero permanente o cualquier otra persona que se halle integrada a la unidad doméstica del sujeto pasivo de la conducta.

Parágrafo 2. Para los efectos del literal (c) del presente artículo, se entiende que se disminuyen las consecuencias de un delito cuando se logra disminuir el número de perjudicados o la magnitud de los perjuicios que habrían de ocasionar delitos programados o en curso, mediante el oportuno aviso a las autoridades, o se impide por este medio la consumación de los mismos; se facilita la identificación de miembros que ejercen jefatura, dirección, entrenamiento o financiación de organizaciones delictivas o se propicia su aprehensión; se suministran pruebas sobre bienes que son producto de la criminalidad organizada o sirven para su financiamiento.

Parágrafo 3. En los casos de desaparición forzada o secuestro, el beneficio solo podrá concederse si se da cuenta sobre las personas desaparecidas o secuestradas y su destino.

Parágrafo 4. Los beneficios por colaboración con la justicia aquí previstos son incompatibles con los consagrados para las mismas conductas en otras disposiciones.

Otorgados los beneficios, no podrán concederse otros adicionales por la misma colaboración.

Parágrafo 5. La autoridad judicial podrá revocar los beneficios cuando encuentre que se ha mentido, omitido o falsificado información sobre las conductas investigadas, o que se ha incurrido nuevamente en conductas que atenten contra el sujeto pasivo del que habla el presente artículo.

Parágrafo 6. La Fiscalía General de la Nación deberá informar periódicamente a la Comisión Nacional de Garantías de Seguridad sobre los acuerdos y preacuerdos por hechos delictivos contra defensores de derechos humanos, periodistas, dirigentes políticos, sindicales o antiguos integrantes de las FARC-EP que se hayan reincorporado a la vida civil.

ARTÍCULO 5. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

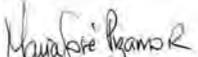
VII. Conclusiones

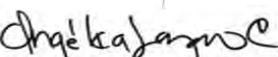
En atención a lo expuesto anteriormente, se presenta ante el Congreso de la República el Proyecto de Ley: "Por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos", para que sea tramitado y con el apoyo de las y los Congresistas sea discutido y aprobado.

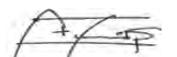
De las y los Congresistas,

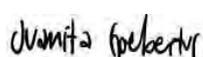

IVAN CEPEDA CASTRO
Senador de la República


ROY BARRERAS
Senador de la República


MARÍA JOSÉ PIZARRO
Representante a la Cámara


ANGÉLICA LOZANO
Senador de la República


ANTONIO SANGUINO
Senador de la República


JUANITA GOEBERTUS
Representante a la Cámara


ÁNGELA MARÍA ROBLEDO
Representante a la Cámara

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 16 de marzo de 2021

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 404/21 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMA PARCIALMENTE LA LEY 906 DE 2004 Y SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA INVESTIGACIÓN Y JUDICIALIZACIÓN DE LAS CONDUCTAS QUE ATENTAN CONTRA LAS PERSONAS DEFENSORAS DE LOS DERECHOS HUMANOS", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores: IVAN CEPEDA CASTRO, ANTONIO ERESMID SANGUINO PAEZ, ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE, ANGÉLICA LOZANO CORREA, H.R. MARÍA JOSÉ PIZARRO, JUANITA GOEBERTUS. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión PRIMERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 16 DE 2021

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión PRIMERA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

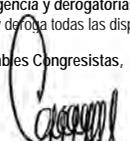
ARTURO CHAR CHALJUB

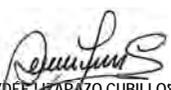
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 406 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 26 de la Ley 1861 de 2017.

| | |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2021</p> <p>"Por medio de la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 26 de la Ley 1861 de 2017."</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1° Objeto. La presente iniciativa tiene por objeto establecer una exoneración del pago de cuota de compensación militar, para aquellas personas que se han visto afectadas por la muerte de su padre o madre, a causa del coronavirus (COVID-19).</p> <p>Artículo 2°. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 26 de la Ley 1861 de 2017, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p><u>Parágrafo Transitorio: Toda persona que a causa del coronavirus (COVID-19), haya perdido a su padre o a su madre, será exonerada de pagar la cuota de compensación militar, hasta que el Gobierno Nacional dé por superada oficialmente la crisis económica y de salubridad generada por el COVID-19.</u></p> <p><u>El Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Defensa coordinarán con las entidades competentes el procedimiento interadministrativo para constatar que la causa posible de muerte fue por COVID-19, de conformidad con los principios de buena fe, celeridad, economía e interoperabilidad de trámites concordantes con la política de eficiencia del Estado.</u></p> <p>Artículo 3° Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su sanción y publicación en el Diario Oficial, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  CARLOS EDUARDO GUEVARA Senador de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  AYDEE LIZARAZO CUBILLOS Senadora de la República Partido Político MIRA </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  ANA PAOLA ACUÑA GARCÍA Senadora de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Bogotá Partido Político MIRA </div> </div> | <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p style="text-align: center;">Objeto</p> <p>La presente iniciativa tiene por objeto establecer una exoneración del pago de cuota de compensación militar, para aquellas personas que se han visto afectadas por la muerte de su padre o madre, a causa del coronavirus (COVID-19). Esto con la finalidad de que las personas que se encuentran en proceso de liquidación de su libreta militar, puedan definir su situación militar accediendo al beneficio que contiene la presente Ley.</p> <p style="text-align: center;">Justificación</p> <p>En Colombia la fase de contención se inició el 6 de marzo de 2020 cuando se confirmó la presencia del primer caso en el país, de esta manera, dentro de la fase de contención, el 20 de marzo del mismo año se inició una cuarentena con el fin de controlar la velocidad de aparición de los casos.¹</p> <p>La Organización Mundial de la Salud - OMS, declaró el 11 de marzo del 2020, como pandemia el Coronavirus COVID-19, principalmente por la velocidad de su propagación, haciendo un llamado a los países a tomar las acciones urgentes y decididas para la identificación, confirmación, aislamiento y monitoreo de los posibles casos y el tratamiento de los casos confirmados, así como la divulgación de las medidas preventivas con el fin de redundar en la mitigación del contagio.²</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, declaró la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19, hasta el 30 de mayo de 2020, y adoptó medidas sanitarias con el objeto de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 en el territorio nacional y mitigar sus efectos.³</p> <p>La Presidencia de la República mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020, declaró Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional por causa del Coronavirus COVID-19, por el término de treinta (30) días calendario, con el fin de hacer frente a la crisis generada</p> <p><small>¹ Minsalud (2020). Colombia entra en fase de contención del COVID-19. Recuperado de: https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-entra-en-fase-de-contencion-del-COVID-19.aspx</small></p> <p><small>² OPS-OMS (2020). La OMS caracteriza a COVID-19 como una pandemia. Recuperado de: https://www.paho.org/es/historias/11-3-2020-oms-caracteriza-covid-19-como-pandemia</small></p> <p><small>³ Minsalud (2020). Resolución 385 del 12 de marzo del 2020. Recuperado de: https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/secretos.html#presidencia</small></p> |
| <p>El Ministerio de Salud y Protección Social mediante la Resolución 844 del 26 de mayo de 2020, con el objeto de continuar con la garantía de la debida protección a la vida, la integridad física y la salud de los habitantes en todo el territorio nacional prorrogó la emergencia sanitaria declarada mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, extendió hasta el 31 de agosto de 2020 la medida sanitaria obligatoria de cierre parcial de actividades en centros vida y centros día, a excepción del servicio de alimentación, que deberá ser prestado de manera domiciliaria.</p> <p>La Presidencia de la República mediante el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020, declaró nuevamente el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional por causa del Coronavirus COVID-19, por el término de treinta (30) días calendario.</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social, mediante Resolución 1462 del 25 de agosto de 2020, con el objeto de adoptar medidas que sigan contribuyendo en la disminución del contagio, la eficaz identificación de los casos y sus contactos y la recuperación de los casos confirmados, prorrogó la emergencia sanitaria hasta el 30 de noviembre de 2020, la cual fue prorrogada mediante la Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020, hasta el 28 de febrero de 2021.</p> <p>El Gobierno Nacional ha implementado diferentes acciones frente a esta crisis que estamos viviendo no solo en Colombia, sino a nivel mundial por causa del COVID-19. El presidente de la República con la firma de todos los ministros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 215 de la Constitución Política, expidieron decretos con fuerza de ley, destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos, entre estos decretos se encuentra el decreto 541 del 13 de abril de 2020 "Por el cual se adoptan medidas especiales en el Sector Defensa, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica", el cual decretó prorrogar el servicio militar obligatorio, del personal que se encontraba en servicio, hasta por el término de tres (3) meses contados a partir de la fecha prevista para el licenciamiento.</p> <p>Al referirse al pago de la cuota compensación militar, en sentencia C-804 de 2001, la Corte Constitucional indicó que el establecimiento de eximentes en el pago de dicho tributo para personas de escasos recursos favorecía la aplicación del principio de la equidad vertical, "puesto que alivian la carga de quienes se encuentran en condiciones económicas desventajosas, al punto que el pago de la contribución puede afectar su capacidad para la satisfacción de sus necesidades básicas frente a quienes están en condiciones de soportar una carga tributaria más pesada en razón de su situación económica", consideraciones que se pueden aplicar a los colombianos que se han visto afectados por la crisis que estamos viviendo a causa del COVID-19 y de esta forma puedan definir su situación militar.⁵</p> <p><small>⁴ Presidencia de la República (2020). Decreto 417 del 17 de marzo de 2020. Recuperado de: https://dgapre.presidencia.gov.co/normal/normativa</small></p> <p><small>⁵ Sentencia-C (2017). Recuperado de: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/C-437-17.htm</small></p> | <p style="text-align: center;">Cifras COVID-19</p> <p>Al 17 de marzo de 2020 el Ministerio de Salud y Protección Social había reportado que en el país se presentaban 75 casos de personas infectadas con el Coronavirus COVID-19 y 0 fallecidos, cifra que ha venido creciendo a nivel país de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 906 personas contagiadas al día 31 de marzo de 2020 ● 6.507 personas contagiadas al 30 de abril de 2020 ● 29.383 personas contagiadas al 31 de mayo de 2020 ● 97.846 personas contagiadas al 30 de junio de 2020, de las cuales hay 52.279 casos activos ● 295.508 personas contagiadas al 31 de julio de 2020, de las cuales hay 130.403 casos activos ● 551.696 personas contagiadas al 24 de agosto de 2020, de las cuales hay 148.807 casos activos y diecisiete mil seiscientos doce (17.612) fallecidos ● 790.823 personas contagiadas al 24 de septiembre de 2020, de las cuales hay 89.282 casos activos y veinticuatro mil novecientos veinticuatro (24.924) fallecidos ● 1.025.052 personas contagiadas al 26 de octubre de 2020, de las cuales hay 68.310 casos activos y treinta mil trescientos cuarenta y ocho (30.348) fallecidos ● 1.280.487 personas contagiadas al 26 de noviembre de 2020, de las cuales hay 59.778 casos activos y treinta y seis mil diecinueve (36.019) fallecidos. ● 1.642.775 personas contagiadas al 31 de diciembre de 2020, de las cuales hay 86.777 casos activos y cuarenta y tres mil doscientos trece (43.213) fallecidos. ● 2.067.575 personas contagiadas al 28 de enero de 2021, de las cuales hay 114.470 casos activos y cincuenta y dos mil novecientos trece (52.913) fallecidos.⁷ <p style="text-align: center;">Marco Normativo</p> <p>Constitución Política de Colombia Artículo 216. La fuerza pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional.</p> <p>Todos los colombianos están obligados a tomar las armas cuando las necesidades públicas lo exijan para defender la independencia nacional y las instituciones públicas.</p> <p>La Ley determinará las condiciones que en todo tiempo eximen del servicio militar y las prerrogativas por la prestación del mismo.</p> <p><small>⁶ Ibidem</small></p> <p><small>⁷ Minsalud (2020 - 2021). Coronavirus (COVID-19) Reportes y Tableros de Control Recuperado de: https://www.minsalud.gov.co/saludpublica/PET/Paginas/Covid-19_copia.aspx</small></p> |

| | |
|--|--|
| <p>Ley 1861 de 2017 Por la cual se reglamenta el servicio de reclutamiento, control de reservas y la movilización.</p> <p>Decreto 417 del 17 de marzo del 2020 Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el Territorio Nacional.</p> <p>Decreto No. 457 del 22 de marzo de 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público.</p> <p>Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional.</p> <p>Decreto 541 del 13 de abril de 2020 Por el cual se adoptan medidas especiales en el Sector Defensa, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica.</p> <p>Resolución 380 de 10 de marzo 2020 Se adoptan medidas preventivas en el país por causa del Coronavirus.</p> <p>Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 Declaración de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus.</p> <p>Resolución No. 407 del 13 de marzo de 2020 Por la cual se modifican los numerales 2.4 y 2.6 del artículo 2 de la Resolución 385 de 2020, por la cual se declaró la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional.</p> <p>Resolución No 470 del 20 de marzo de 2020 Por la cual se adoptan las medidas sanitarias obligatorias de aislamiento preventivo de personas adultas mayores en centros de larga estancia y de cierre parcial de actividades de centros vida y centros día.</p> <p>Impacto Fiscal</p> <p>La presente iniciativa no ordena gasto por lo cual no implica impacto fiscal de acuerdo al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En este sentido se atiene a la competencia constitucional del Congreso establecidas en el Art° 150 de la Constitución Política de Colombia.</p> <p>Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés</p> | <p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.</p> <p>Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran: a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado; b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil."</p> <p>Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés, serían aquellas que tengan un beneficio particular, actual y directo en materias relacionadas con el pago de cuota de compensación de quienes hayan perdido familiares por causa del COVID-19.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  CARLOS EDUARDO GUEVARA Senador de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  AYDEE LIZARAZO CUBILLOS Senadora de la República Partido Político MIRA </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA Senadora de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Bogotá Partido Político MIRA </div> </div> |
|--|--|

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 16 de marzo de 2021

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 406/21 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA UN PARÁGRAFO TRANSITORIO AL ARTÍCULO 26 DE LA LEY 1861 DE 2017.", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores: ANA PAOLA AGUDELO GARCIA, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABON, AYDEE LIZARAZO CUBILLOS, H.R. IRMA LUZ HERRERA La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEGUNDA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 16 DE 2021

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEGUNDA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ARTURO CHAR CHALJUB
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 407 DE 2021 SENADO

por la cual se establece un régimen de transición a colombianos que no han definido su situación militar durante la pandemia a causa del Covid-19, y se dictan otras disposiciones.

| | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2021</p> <p style="text-align: center;">*Por la cual se establece un Régimen de Transición a colombianos que no han definido su situación militar durante pandemia a causa del COVID-19, y se dictan otras disposiciones*</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1° Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer disposiciones complementarias para la definición de la situación militar, de conformidad al artículo 216 de la Constitución Política de 1991, la Ley 1861 de 2017 y complementarias.</p> <p>Artículo 2° Régimen de transición. Los colombianos que a la entrada en vigencia de la presente ley y durante los 18 meses siguientes, que no han resuelto su situación militar y cumplan las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que teniendo de 18 a 23 años, cumplan con cualquiera de las causales de exoneración que trata el artículo 12 de la Ley 1861 de 2017. 2. Que tengan 24 años cumplidos sin importar el estado de su trámite o clasificación en los sistemas de información, o que se encuentren en liquidación o por liquidar, o tengan recibo de pago vigente. 3. Colombianos residentes en el exterior. <p>Serán beneficiados con la condonación total de las multas, quedarán exentos del pago de la cuota de compensación militar y solo cancelarán el quince por ciento (15%) de un SMLMV por concepto de trámite administrativo de la tarjeta de reservista militar o policial.</p> <p>El Ministerio de Defensa, con apoyo en la estrategia de Gobierno Línea, definirá la herramienta virtual a través de la cual habilitará la radicación de la solicitud del trámite virtual. También se podrá solicitar de manera presencial en cualquier distrito militar o de policía. No podrán pasar más de 15 días hábiles desde el inicio del trámite hasta la entrega de la libreta militar.</p> <p>La Organización de Reclutamiento y Movilización, efectuará la promoción y convocatorias necesarias a través de medios de comunicación a nivel nacional, incluyendo radio y televisión, durante la vigencia de este artículo.</p> <p>Para el trámite solo se podrá solicitar la presentación de la cédula de ciudadanía y el soporte de causal de exoneración si aplica.</p> | <p>El Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con la normativa vigente de racionalización de trámites y del programa Gobierno en Línea; establecerá y facilitará medios suficientes para el pago del trámite a través de recaudo directo, entidades bancarias o de manera virtual.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Defensa Nacional enviará un informe trimestral al Congreso de la República sobre la implementación del régimen de transición. Dicho informe será presentado en una sesión ordinaria ante las comisiones segundas constitucionales.</p> <p>Parágrafo 2°. El ciudadano, o un tercero autorizado podrá solicitar el beneficio de la amnistía en cualquier Distrito Militar, sin importar el lugar de inscripción o donde haya iniciado el trámite para obtener su libreta militar.</p> <p>Parágrafo 3°. La exigencia de requisitos adicionales o demoras injustificadas que impidan acceder al beneficio será sancionada de acuerdo al Código Único Disciplinario.</p> <p>Parágrafo 4°. La Organización de Reclutamiento y Movilización podrá realizar jornadas masivas y generales con el objeto de aplicar lo dispuesto en la presente ley, sin perjuicio del deber de atender de manera permanente las solicitudes realizadas durante la vigencia de esta ley. Para efectos de la realización de las jornadas a las que se refiere el presente artículo, las autoridades departamentales y municipales podrán apoyar a la Organización de Reclutamiento y Movilización.</p> <p>Parágrafo 5°. Será deber de la Organización de Reclutamiento y Movilización en coordinación con la Cancillería, la promoción y difusión a nivel internacional del régimen de transición. Deberá realizarse a través de las oficinas consulares, misiones diplomáticas y oficinas del Gobierno colombiano en el exterior, con el objeto de dar a conocer y atender a los colombianos residentes en otros países que deban regularizar su situación militar.</p> <p>ARTÍCULO 3° Difusión. Los medios de comunicación públicos nacionales, regionales y locales, incluyendo radio, televisión, medios impresos y digitales, deberán dar prelación a la difusión de información relacionada con las actividades del servicio de reclutamiento, control de reservas y la movilización en los horarios de máxima audiencia.</p> <p>Artículo 4° Colombianos en el exterior. Con el fin de extender el régimen de transición a los colombianos que se encuentran en el exterior y deseen regularizar su situación militar, en virtud del procedimiento establecido en el Capítulo II, y artículo 17 de la Ley 1861 de 2017 referente a la solicitud virtual de la libreta militar, se modifica transitoriamente, y durante el periodo de vigencia de la amnistía de la presente ley, el inciso 2° del artículo 7° de la Ley 1565 de 2012 el cual quedará de la siguiente forma:</p> |
| <p>Para los varones entre 18 y 24 años, la Dirección de Reclutamiento y Control de Reservas del Ejército Nacional, facilitará la definición de la situación militar, previa cancelación del 15% de 1 SMLMV para todos los casos.</p> <p>Parágrafo 1°. Se suspenderá, durante el periodo de vigencia de la amnistía de la presente ley, el requisito de permanencia mínima en el exterior que exige el artículo 29 de la Ley 1861 de 2017 durante la vigencia del régimen de transición.</p> <p>Artículo 5° Vigencia. El Gobierno Nacional reglamentará lo dispuesto en los siguientes 6 meses a la entrada en vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  CARLOS EDUARDO ARANGO QUEVEDO Senador de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  AYDEE LIZARAZO CUBILLOS Senadora de la República Partido Político MIRA </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  ANA PAOLA ARDUELO GARCÍA Senadora de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Bogotá Partido Político MIRA </div> </div> | <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>Objeto</p> <p>La presente Ley tiene por objeto establecer disposiciones complementarias para la definición de la situación militar, de conformidad al artículo 216 de la Constitución Política de 1991, la Ley 1861 de 2017 y complementarias</p> <p>Justificación</p> <p>Sobre la necesidad de ampliar el régimen de transición</p> <p>La Ley 1861 de 2017 definió en su artículo 76 una amnistía para aquellos colombianos que no habían podido resolver su situación militar.</p> <p>En 2019, se requirió de una nueva disposición mediante la Ley 1961 de 2019, dado que no todos los ciudadanos susceptibles del beneficio pudieron acceder al mismo.</p> <p>En marzo de 2020, restaban por acceder cerca de 700.000 hombres¹ al beneficio de la amnistía, mes en que inició la pandemia COVID-19 la cual obligó a suspender los servicios de trámites administrativos a nivel nacional. Por esta coyuntura, en el mes de octubre de 2020 y hasta el 27 de diciembre de 2020, fecha límite para la vigencia de la amnistía, cerca de 680.000² personas seguían en condición de remisos, por lo cual se ve necesario ampliar nuevamente el régimen de transición.</p> <p>Conocedores de la situación, el 17 de septiembre de 2020, en ejercicio de la función de control político, el senador Manuel Virgúez Piraquive, de la Bancada del Partido MIRA, realizó un Foro Virtual³ convocando al Comando de Reclutamiento y a sectores interesados para conocer el estado de la aplicación de los beneficios de la Ley 1861 de 2017, para exentos, remisos y objetores de conciencia. Evento que tiene más de 20.000 visitas de interesados en el tema y que tuvo conclusión precisamente que se requería fortalecer y operativizar los mecanismos interadministrativos para hacer efectiva la ley y además proyectar una solución para aquellos remisos que no iban a lograr acceder a la amnistía por motivo de la pandemia con posterioridad al 27 de diciembre.</p> |

¹ <https://www.eltiempo.com/justicia/servicios/remisos-ejercito-mantiene-amnistia-para-definir-situacion-militar-545828>
² <https://www.semana.com/nacion/articulo/mas-de-700000-remisos-podran-obtener-su-libreta-militar-por-un-minimo-valor-656366/>
³ https://www.youtube.com/watch?v=YNCKUepJrk8&t=136395&ab_channel=PartidoPol%C3%ADticoMIRA

| | |
|--|--|
| <p>En este sentido, el proyecto de Ley busca además resolver de manera definitiva la redacción del texto normativo para que no se de pie a interpretaciones ambiguas por parte del Comando de Reclutamiento y sus Distritos Militares, en la implementación de la disposición, teniendo como claro objetivo e intención de parte del Congreso de la República el promover que los jóvenes entre 18 y 24 años, que cumplan con las exenciones e inhabilidades que reza el art°12 de la Ley 1861 de 2017; así como todo varón mayor de 24 años que por edad ya no puede ser incorporado en las Fuerzas Militares y de Policía, puedan resolver su situación militar para su pronto acceso al empleo y a educación; recordando que la norma exige la libreta militar como requisito para el empleo público, privado.</p> <p>Contexto de la pandemia COVID 19</p> <p>En Colombia 6 de marzo de 2020 se confirmó el primer caso de COVID-19 en el país, dentro de la fase de contención, el 20 de marzo del mismo año se inició una cuarentena con el fin de controlar la velocidad de aparición de los casos.⁴</p> <p>La Organización Mundial de la Salud - OMS, tomó acciones sobre lo sucedido a nivel mundial y declaró el 11 de marzo del 2020, como pandemia el Coronavirus COVID-19, principalmente por la velocidad de su propagación. Asimismo, el Ministerio de Salud y Protección Social ha adelantado diferentes acciones dentro de sus facultades, con el objeto de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 en el territorio nacional y mitigar sus efectos.</p> <p>Mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020, se declaró Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional por causa del Coronavirus COVID-19, por el término de treinta (30) días calendario, con el fin de hacer frente a la crisis generada por el COVID-19, adoptando medidas extraordinarias que permitan ejercer mecanismos de apoyo al sector salud y de esta forma, mitigar los efectos económicos que está enfrentando el país;⁵ el cual fue declarado nuevamente el 6 de mayo de 2020 mediante el Decreto 637.</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social mediante la Resolución 844 del 26 de mayo de 2020, con el objeto de continuar con la garantía de la debida protección a la vida, la integridad física y la salud de los habitantes en todo el territorio nacional prorrogó la emergencia sanitaria declarada mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, extendió hasta el 31 de agosto de 2020 la medida sanitaria obligatoria de cierre parcial de actividades en centros vida y centros día, mediante Resolución 1462 del 25 de agosto de 2020, con el objeto de adoptar medidas que sigan contribuyendo en la disminución del contagio, la eficaz identificación de los casos y sus contactos y la recuperación de los casos confirmados, prorrogó la emergencia sanitaria hasta el 30 de noviembre de 2020, posteriormente prorrogada mediante Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020, hasta el 28 de febrero de 2021 y en vigencia la Resolución</p> <p><small>⁴ Minsalud (2020). Colombia entra en fase de contención del COVID-19. Recuperado de: https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Colombia-entra-en-fase-de-contencion-del-COVID-19.aspx</small></p> <p><small>⁵ Presidencia de la República (2020). Decreto 417 del 17 de marzo de 2020. Recuperado de: https://dipre.presidencia.gov.co/normal/normativa</small></p> | <p>000222 del 25 de febrero de 2021 la cual indica que la emergencia sanitaria irá hasta el 31 de mayo de 2021.</p> <p>El presidente de la República con la firma de todos los ministros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 215 de la Constitución Política, expidieron decretos con fuerza de ley, destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos, entre estos decretos se encuentra el decreto 541 del 13 de abril de 2020 "Por el cual se adoptan medidas especiales en el Sector Defensa, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica", el cual decretó prorrogar el servicio militar obligatorio, del personal que se encontraba en servicio, hasta por el término de tres (3) meses contados a partir de la fecha prevista para el licenciamiento.</p> <p>Marco Normativo</p> <p>Constitución Política de Colombia Artículo 216. La fuerza pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional.</p> <p>Todos los colombianos están obligados a tomar las armas cuando las necesidades públicas lo exijan para defender la independencia nacional y las instituciones públicas.</p> <p>La Ley determinará las condiciones que en todo tiempo eximen del servicio militar y las prerrogativas por la prestación del mismo.</p> <p>Ley 1861 de 2017 Por la cual se reglamenta el servicio de reclutamiento, control de reservas y la movilización.</p> <p>Ley de 1961 de 2019 Por la cual se establece un Régimen de Transición, y se dictan otras disposiciones – Amnistía a colombianos que no han definido su situación militar.</p> <p>Impacto Fiscal</p> <p>La presente iniciativa no ordena gasto por lo cual no implica impacto fiscal de acuerdo al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En este sentido se aliene a la competencia constitucional del Congreso establecidas en el Art° 150 de la Constitución Política de Colombia.</p> <p>Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés</p> <p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen</p> |
| <p>una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.</p> <p>Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran: a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado; b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil*.</p> <p>Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés, serían aquellas que tengan un beneficio particular, actual y directo en materias relacionadas con la definición de situación militar de sus familiares.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  CARLOS EDUARDO GUEVARA Senador de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  AYDEE LIZARAZO CUBILLOS Senadora de la República Partido Político MIRA </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA Senadora de la República Partido Político MIRA </div> <div style="text-align: center;">  IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Bogotá Partido Político MIRA </div> </div> | <p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 16 de marzo de 2021</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 407/21 Senado POR LA CUAL SE ESTABLECE UN RÉGIMEN DE TRANSICIÓN A COLOMBIANOS QUE NO HAN DEFINIDO SU SITUACIÓN MILITAR DURANTE PANDEMIA A CAUSA DEL COVID-19, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES “me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores: LUIS FERNANDO VELASCO CHAVES, ANA PAOLA AGUDELO GARCIA, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABON, AYDEE LIZARAZO CUBILLOS, Honorable Representante. IRMA LUZ HERRERA La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 16 DE 2021</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEGUNDA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>ARTURO CHAR CHALJUB SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p> |

PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No _____ DE 2021 SENADO</p> <p>“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”.</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de la República de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I</p> <p style="text-align: center;">Objeto y Principios Generales</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.</p> | <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales</p> <p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, 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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>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>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II</p> <p style="text-align: center;">Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las</p> |
| <p>Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</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, 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</p> | <p>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>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III</p> <p style="text-align: center;">Reformas al Código Nacional de Tránsito</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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</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 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</p> |

| | |
|---|---|
| <p>consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado de 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 veintiún (21) 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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos</p> | <p>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 podría horizontal y vertical.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solo podrá conducir aquellos vehículos que el Ministerio de Transporte determine. - En el vehículo que conduzca, debe tener, en lugar visible la indicación de: “conductor novel” que señale su condición a los demás usuarios de la vía. - La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los sesenta kilómetros por hora (60 km/h), así la señalización permita una velocidad superior. <p>PARÁGRAFO 3º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, para reglamentar los relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el “permiso probatorio”, para los conductores noveles.”</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>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 prohíban. 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.</p> <p>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 10. 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: 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 cuáles 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 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>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.</p> <p>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>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, para la reactivación de la licencia de conducción se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas.”</p> |

CAPITULO IV

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.

ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

ARTÍCULO 12. 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.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de Ley, recoge la propuesta presentada por el Honorable Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, identificada como proyecto de Ley 127 de 2020, además establece el sistema de puntos para las licencias de conducción y da aplicación a las políticas de transformación digital contempladas en las leyes 1955 de 2019 y el Decreto Ley 2106 de 2019, en cuenta a la implementación de documentos digitales y simplificación de trámites.

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

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

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada veinticuatro segundos en las carreteras del mundo¹, así las cosas cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años².

En Colombia las cifras de traumatismos derivados de accidentes de tránsito dejaron en el año 2019 seis mil novecientos treinta y cinco -6.935- personas fallecidas y treinta y cuatro mil quinientos un -34.501- personas lesionadas³. Dentro de estas cifras es preocupante verificar que entre los 0 y 14 años hubo un total de

¹ <https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501>
² <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
³ <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>

CAPITULO V

Disposiciones Finales

ARTÍCULO 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



ROY LEONARDO BARRERAS M.
Senador de la República



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara
Partido Liberal



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador



MILTON ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

doscientos diez -210- niños y niñas fallecidos, un treinta y ocho por ciento -38%- más que los casos de homicidio doloso que fueron en total ciento cincuenta y dos.

Entre enero y mayo de 2020 murieron mil novecientos sesenta y ocho -1.968- personas en accidentes de tránsito, en este mismo lapso en el año 2019, murieron dos mil cuatrocientos sesenta y tres -2.463- personas, en principio se entendería que hubo una reducción del 20% en los accidentes de tránsito, no obstante teniendo en cuenta que desde el 25 de marzo se declaró un aislamiento preventivo obligatorio en todo el territorio nacional, que se fue prorrogado hasta entrar en la etapa de aislamiento inteligente, lo que tuvo como consecuencia que durante ese tiempo se limitó no solo la movilidad de las personas en cada municipio y distrito, sino además en las vías intermunicipales, la cifra de accidentes de tránsito debió disminuir en forma significativa, así las cosas un porcentaje del 20% es una variación mínima, frente a la disminución en promedio del 74% de la circulación del parque automotor.

De las dos mil cuatrocientos 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 de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.

IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL

La ausencia de seguridad en el sistema de transporte terrestre se ha convertido en un problema de salud pública mayor y global, a tal punto que las muertes y lesiones por siniestros de tránsito han sido declaradas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud, como un problema de salud pública; una epidemia mundial que cobra anualmente 1.4 millones de vidas humanas en el mundo. Constituye la octava causa de muerte de la población mundial y la tercera causa de muerte en la población entre los 5 y 44

años. Señala la Organización Mundial de la Salud que más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB.

En Colombia, como en la mayor parte de los países del mundo, ha tenido, en la década pasada, el objetivo de disminuir el número de fallecidos y lesionados, no obstante, frente a los fracasos de la última década, en particular, de los países de ingresos bajos y medios, en el cumplimiento de los objetivos de reducir en un 50% las muertes planteado en la Década de Acción para la seguridad vial liderada por la Organización Mundial de la Salud, se 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 salud.

Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas. Este concepto cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte, como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte. 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.

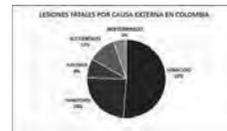
El presente proyecto de Ley recoge las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) así como la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

En el año 2011, Colombia adhirió a los compromisos formulados por la Organización Mundial de la Salud en la Década de Acción para la Seguridad Vial y se fijó como objetivo disminuir el número de fallecidos en un 50% de cara al año 2016. En el año 2014, con el fin de alinearse a los objetivos formulados en el Plan Decenal de Salud, este objetivo se determinó en un 26% de cara al 2021.

El país se encuentra lejos de alcanzar las metas propuestas. Para el mes de enero 2020 se presentó un aumento del 12% con respecto al mes de enero del año 2019, pasando de 393 fallecidos a 478; para el mes de febrero 2020 se presentó un aumento del 11% con respecto al mismo mes en 2019, pasando de 479 fallecidos a 537; entre el 1 al 25 de marzo de 2020 se presentó un aumento de 4.5% en relación al mismo periodo del año 2019⁴.

Los traumatismos derivados de eventos de tránsito en Colombia, son la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa, como se observa en la figura 1, es solo superada por el homicidio. La primera causa de muerte por lesión de causa externa en la población infantil entre los cinco y catorce años y la segunda causa de muerte (de todas las causas) para este rango etario (figura 2).

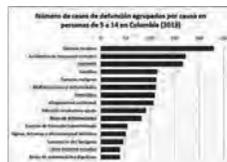
Figura 1. Lesiones fatales por causa externa. Colombia (2010-2018)



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Forensis datos para la vida, ediciones 2010 a 2018. Elaboración propia, consolidado 2010 a 2018.

⁴ Defunciones no fatales – DANE (2020)

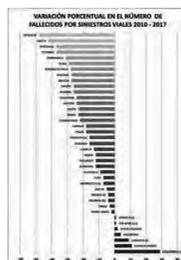
Figura 2. Principales causas de muerte de los niños entre los 5 a 14 años.



Fuente: Departamento Nacional de Estadística -DANE- 2018. Agrupación por lista de causas agrupadas 6/67 CIE-10 de OPS. Elaboración propia

En comparación con otros países, en particular, los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos-OCDE, la situación de Colombia en su lucha por combatir el flagelo se muestra en la figura 3.

Figura 3: Variación porcentual en el número de fallecidos por eventos de tránsito 2010-2017



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

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.

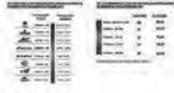
Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.

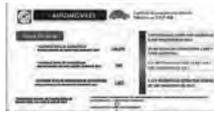
Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas.

El enfoque Sistema seguro, cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte.

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 (c.f. Figura 4).



| | |
|---|--|
| <p>Extraído de Control de la Velocidad, Organización Mundial de la Salud -OMS (2017)</p> <p>El enfoque de Sistema Seguro “se basa en un conocimiento fundamental de las causas subyacentes de las muertes y lesiones graves causadas por eventos de tránsito, especialmente la falibilidad y vulnerabilidad humana y la responsabilidad de los gobiernos de proteger a sus ciudadanos. Este enfoque está basado en el principio según el cual los errores son inevitables, pero las muertes y las lesiones graves como consecuencia de estos eventos de tránsito no deberían serlo. El sistema vial no debería estar diseñado para que el error humano tenga un resultado grave o fatal. Este concepto es conocido comúnmente como responsabilidad compartida, y supone que los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil comparten la responsabilidad con los usuarios de las vías para hacer que el sistema de transporte sea seguro.</p> <p>A los funcionarios públicos responsables se les conoce como diseñadores del sistema de transporte, un término que abarca no solo a los diseñadores profesionales, sino también a todas aquellas personas que contribuyen a desarrollar y operar el sistema de transporte, desde los ingenieros y planificadores hasta los policías y legisladores, profesionales del área de la salud y otros (FIT, 2016). 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 tránsito.</p> <p>El presente proyecto de Ley, como lo mencionara en marzo de 2018 el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los derechos humanos “La seguridad vial</p> | <p>es una cuestión de derechos humanos. Hoy, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a todos los Estados para que tomen todas las medidas razonables para proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas” se afianza en las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas y acogidas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) . La seguridad vial de las personas es, en últimas, la garantía de acceso a otros derechos; la educación, el trabajo, etc.; el derecho a movilizarse en medio motorizados o no motorizados en condiciones de seguridad, sin que la acción comprometa la vida y la integridad física.</p> <p>ACCIONES PROPUESTA EN EL PROYECTO DE LEY PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y LA SALUD:</p> <p>¿Por qué la seguridad de los vehículos? Los efectos de las mejoras de los estándares de seguridad vehicular están, esencialmente, relacionados con 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>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</p> |
| <p>suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil”.</p> <p>En Colombia, la distribución del parque automotor motorizado está compuesta de 56% de dos ruedas motorizadas (motocicletas, ciclomotores, motociclos, etc.), 25% por automóviles y un 19% de otros vehículos (camiones, buses, busetas, etc).</p> <p>Figura 8. Distribución del parque automotor, Colombia (2018)</p>  <p>Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018)</p> <p>Según un estudio realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el año 2018, se tiene que las dos ruedas motorizadas participan en el 54% del total de eventos de tránsito con resultado de lesiones no fatales y en un 42% del total de los fallecidos.</p> <p>El estudio señala que de los más de 88 mil usuarios de moto que se vieron involucrados en un evento de tránsito en el año 2017, más de tres mil fallecieron. De las más de 8 millones de motocicletas, 12 se referencias participaron en más de 4 mil eventos de tránsito de las cuales 2.2779 se vieron involucradas en un evento de tránsito con resultado de muerte. Prevalcen en la siniestralidad el rango de dos ruedas motorizadas las de más bajo cilindraje (100cc a 125cc).</p> | <p>Figura 9. Ficha técnica de los eventos donde se involucraron las dos ruedas motorizadas. Colombia (2017)</p>  <p>Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).</p> <p>Las marcas que tienen mayor prevalencia de eventos de tránsito se observan en la figura 9.</p> <p>Figura 10: Distribución del parque automotor de dos ruedas motorizadas involucradas en eventos de tránsito según marca del vehículo. Colombia (2017)</p>  <p>Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).</p> <p>En relación con los vehículo se tiene que de los más de 126.200 vehículos que se vieron involucrados en un evento de tránsito en el año 2017, 559 reportaron un evento de tránsito con resultado(s) de muerte(s) para sus ocupantes, y 1.8865 en un evento de tránsito con lesionados (dentro o fuera del vehículo). Dos referencias de vehículos participaron en más de 8 mil siniestros en 2017.</p> <p>Figura 11. Ficha técnica de los eventos donde se vieron involucrados automóviles. Colombia (2017)</p> |



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).

SÍNTESIS DEL ARTICULADO

En el capítulo primero del Proyecto se expone su objeto y los principios generales que lo guían, así mismo se definen los conceptos de Sistema Seguro, Responsabilidad compartida, entre otros.

En el capítulo segundo se hace referencia a la Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial, determinándose que las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco los acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29. Para ello se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

En el Capítulo tercero, se propone hacer modificaciones al Código Nacional de Tránsito, entre esas la del "conductor novel", que sería aquella persona que aspira a la licencia de conducción por primera vez, y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las obligaciones y restricciones detalladas en el articulado. En ese mismo sentido se propone crear un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se

llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de este sistema de puntos dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

El capítulo cuarto corresponde al 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.

Finalmente, el capítulo quinto, Disposiciones Finales, trata de la vigencia de la ley. Cordialmente,

RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal

ROY LEONARDO BARRERAS M.
Senador de la República

DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara
Partido Liberal

EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador

MILTON ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 16 de marzo de 2021

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 408/21 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**" me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores: ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE, H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA, DIEGO PATIÑO AMARILES, EMETERIO MONTES DE CASTRO, MILTON ANGULO VIVEROS La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 16 DE 2021

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

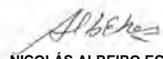
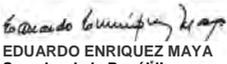
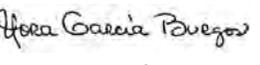
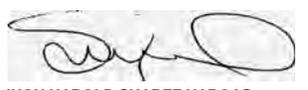
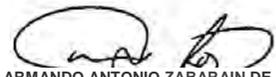
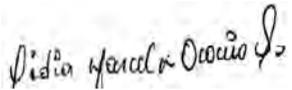
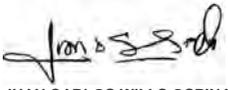
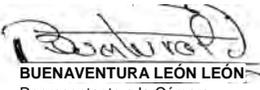
ARTURO CHAR CHALJUB

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 409 DE 2021 SENADO

por la cual el Congreso de la República honra la memoria del abogado, profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, en reconocimiento a su labor diplomática, social y política.

| | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No _____ DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"POR LA CUAL EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA HONRA LA MEMORIA DEL ABOGADO, PROFESOR, ESCRITOR Y POLÍTICO, CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA, EN RECONOCIMIENTO A SU LABOR DIPLOMÁTICA, SOCIAL Y POLÍTICA".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1°. El Congreso de la República de Colombia, honra y exalta la memoria del abogado, profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, por su incansable trabajo en pro de la igualdad, los derechos humanos y la dignidad de la sociedad colombiana.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Autorícese al Gobierno Nacional, para que a través de Señal Colombia se realice la recopilación, selección y publicación de la vida y obra de Carlos Holmes Trujillo García.</p> <p>ARTÍCULO 3°. Solicítese al Gobierno Nacional, la construcción de un busto de Carlos Holmes Trujillo García el cual será ubicado en la plaza Cayzedo en Cali -Valle del Cauca-.</p> <p>Parágrafo: Los recursos para la construcción serán girados por el Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4°. Declárese el 26 de enero como el Día Nacional, en homenaje a la memoria de Carlos Holmes Trujillo García.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Autorícese al Gobierno Nacional para incorporar, dentro del Presupuesto General de la Nación (PGN), las apropiaciones presupuestales necesarias, para los efectos contemplados en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 6°. La presente Ley rige a partir de su promulgación.</p> <p>Presentado por:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Representante a la Cámara </div> </div> | <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  MIRIAM PAREDES AGUIRRE Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA Senador de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  MIGUEL ÁNGEL BARRETO Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  EDUARDO ENRIQUEZ MAYA Senador de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  GABRIEL VELASCO Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  MIGUEL AMÍN ESCAF Senador de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  NORA MARIA GARCIA Senadora de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  LAUREANO AUGUSTO ACUÑA DÍAZ Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  JHON HAROLD SUAREZ VARGAS Senador de la República </div> </div> |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  MAURICIO GÓMEZ AMÍN Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  RICHARD AGUILAR VILLA Senador de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  ARMANDO ANTONIO ZABARAIN DE ARCE Representante a la Cámara </div> <div style="text-align: center;">  NIDIA MARCELA OSORIO Representante a la Cámara </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JUAN CARLOS WILLS OSPINA Representante a la Cámara </div> <div style="text-align: center;">  JUAN CARLOS RIVERA PEÑA Representante a la Cámara </div> </div> <div style="text-align: center;">  BUENAVENTURA LEÓN LEÓN Representante a la Cámara </div> | <p style="text-align: center;">EXPOSICION DE MOTIVOS AL PROYECTO DE LEY No _____ DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"POR LA CUAL EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA HONRA LA MEMORIA DEL ABOGADO, PROFESOR, ESCRITOR Y POLÍTICO, CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA, EN RECONOCIMIENTO A SU LABOR DIPLOMÁTICA, SOCIAL Y POLÍTICA".</p> <p>El 26 de enero de 2021 fallece Carlos Holmes Trujillo, un hombre que dedicó su vida profesional, a servir al país. Al momento de su fallecimiento, Carlos Holmes Trujillo ejercía como Ministro de Defensa de Colombia, después de diez días de lucha contra la COVID-19, muere en la ciudad de Bogotá. En marzo de 2020, Colombia decreta la emergencia social, económica y ecológica, además de un cierre y aislamiento preventivo total del país; y él, a pesar de su edad, tomando en cuenta la situación social y de seguridad, decide seguir trabajando desde el Ministerio de Defensa en pro de los habitantes del territorio Nacional.</p> <p>Carlos Holmes Trujillo nace el 23 de septiembre de 1951, en Cartago -Valle del Cauca-. Nace en el seno de una familia poderosa del Valle del Cauca. Hijo de Geneveva García y de Carlos Holmes Trujillo, se casó con Alba Lucía Anaya en 1997 y fue padre de cuatro hijos, Rodrigo, Iván, Carlos Mauricio y Camilo. Político de origen liberal y diplomático, que trabajó con todos los Gobiernos Nacionales desde 1990 a la fecha de su muerte en 2021</p> <p>Estudió en la Universidad del Cauca, donde se graduó de abogado, realizó estudios y se graduó en la misma universidad en modalidad de especialización, de derecho penal y criminología. Estudió en la universidad de Sofía de Tokio, donde obtuvo el título de Máster en Negocios Internacionales. De igual manera, realizó cursos de administración en el Japón. Toda esta formación le permitió crear un profundo aprecio por la academia, el campus y las aulas, fortaleciendo la capacidad crítica y agudeza en el análisis de la política colombiana, lo que lo llevó a ser un reconocido docente en varias universidades de Colombia, entre ellas la Universidad de San Buenaventura de Cali, la Universidad Sergio Arboleda y la Universidad de Nuestra Señora del Rosario.</p> <p>Una de sus labores más importantes y significativas para él, fueron sus años en la diplomacia. Cónsul de Colombia en Tokio -1976 a 1982-. Encargado de Negocios a.i. de Colombia en el Japón -1979 a 1980 -. Embajador, Representante Permanente de Colombia ante la OEA -1995 a 1997-. Embajador de Colombia ante</p> |

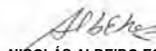
el Gobierno de Austria -1998 a 1999-. Embajador, Representante Permanente de Colombia ante los Organismos de la ONU, con sede en Viena -1998 a 1999-. Embajador de Colombia ante el Gobierno de la Federación de Rusia -1999 a 2001-. Embajador de Colombia ante el Gobierno del Reino de Suecia -2004 a 2006-. Embajador no Residente ante los Gobiernos de Noruega -2004 a 2006-; Finlandia -2004 a 2006-; Islandia -2005 a 2006-; Dinamarca -2004 a 2006-. Embajador de Colombia ante el Reino de Bélgica, el Gran Ducado de Luxemburgo y jefe de la Misión de Colombia ante la Unión Europea -2006 a 2011-.

Fue miembro de la Asamblea Nacional Constituyente en 1991, como representante del pueblo, donde se redactó la nueva constitución donde plasmaron los derechos fundamentales y libertades. Carlos Holmes Trujillo García, se destacó en este poder constituyente como garante de los derechos humanos.

Primer alcalde de Cali elegido por voto popular -1988 a 1990-. Siendo alcalde, fue fundador y primer presidente de la Federación Colombiana de Municipios -1989 a 1990-, generando espacios propios de representatividad e interlocución de los alcaldes con el Gobierno

Presentado por:

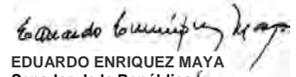

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMENEZ
 Senador de la República


NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
 Representante a la Cámara


MIRIAM PAREDES AGUIRRE
 Senadora de la República


EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA
 Senador de la República

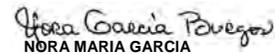

MIGUEL ÁNGEL BARRETO
 Senador de la República


EDUARDO ENRIQUEZ MAYA
 Senador de la República


GABRIEL VELASCO
 Senador de la República


MIGUEL AMÍN ESCAF
 Senador de la República


JUAN FELIPE LEMOS URIBE
 Senador de la República

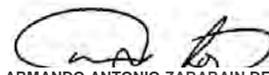

NORA MARIA GARCIA
 Senadora de la República

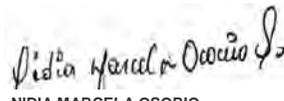

LAUREANO AUGUSTO ACUÑA DÍAZ
 Senador de la República

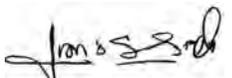

JHON HAROLD SUAREZ VARGAS
 Senador de la República


MAURICIO GÓMEZ AMÍN
 Senador de la República

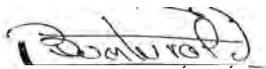

RICHARD AGUILAR VILLA
 Senador de la República


ARMANDO ANTONIO ZABARAIN DE ARCE
 Representante a la Cámara


NIDIA MARCELA OSORIO
 Representante a la Cámara


JUAN CARLOS WILLS OSPINA
 Representante a la Cámara


JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
 Representante a la Cámara


BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
 Representante a la Cámara

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 16 de marzo de 2021

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 409/21 Senado "POR LA CUAL EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA HONRA LA MEMORIA DEL ABOGADO, PROFESOR, ESCRITOR Y POLÍTICO, CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA, EN RECONOCIMIENTO A SU LABOR DIPLOMÁTICA, SOCIAL Y POLÍTICA" "me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores JUAN DIEGO GÓMEZ JIMENEZ, MIRIAM PAREDES AGUIRRE, EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA, MIGUEL ÁNGEL BARRETO, EDUARDO ENRIQUEZ MAYA, GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO, MIGUEL AMIN ESCAF, JUAN FELIPE LEMOS URIBE, NORA MARIA GARCIA, LAUREANO AUGUSTO ACUÑA DÍAZ, JHON HAROLD SUAREZ VARGAS, MAURICIO GÓMEZ AMÍN, RICHARD ALFONSO AGUILAR VILLA, CARLOS ANDRES TRUJILLO, H.R. NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN, NIDIA MARCELA OSORIO, ARMANDO ANTONIO ZABARAIN DE ARCE, JUAN CARLOS WILLS OSPINA, JUAN CARLOS RIVERA PEÑA, BUENAVENTURA LEÓN LEÓN, JAIME FELIPE LOZADA POLANCO, JOSÉ GUSTAVO PADILLA OROZCO materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 16 DE 2021

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEGUNDA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ARTURO CHAR CHALJUB

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

C O N T E N I D O

Gaceta número 145 - Jueves, 18 de marzo de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

| | Págs. |
|--|--------------|
| Proyecto de ley número 403 de 2021 Senado, por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 19 de 1991 por medio de la cual se crea el Fondo Municipal de Fomento y Desarrollo del Deporte. | 1 |
| Proyecto de ley número 404 de 2021 Senado, por medio de la cual se reforma parcialmente la Ley 906 de 2004 y se adoptan medidas para la investigación y judicialización de las conductas que atentan contra las personas defensoras de los derechos humanos..... | 7 |
| Proyecto de ley número 406 de 2021 Senado, por medio de la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 26 de la Ley 1861 de 2017. | 12 |
| Proyecto de ley número 407 de 2021 Senado, por la cual se establece un régimen de transición a colombianos que no han definido su situación militar durante la pandemia a causa del Covid-19, y se dictan otras disposiciones..... | 14 |
| Proyecto de ley número 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..... | 16 |
| Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado, por la cual el Congreso de la República honra la memoria del abogado, profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, en reconocimiento a su labor diplomática, social y política. | 22 |



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 619

Bogotá, D. C., jueves, 10 de junio de 2021

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 318 DE 2020 SENADO, NÚMERO 203 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se fomenta la orientación socio-ocupacional en los establecimientos oficiales y privados de educación formal para la educación media.

Bogotá, Junio de 2021

Doctores

ARTURO CHAR CHALJUB
Presidente Senado de la República
Ciudad

GERMÁN ALCIDES BLANCO
Presidente Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de Ley No. 318 de 2020 SENADO, No. 203 DE 2019 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA ORIENTACIÓN SOCIO-OCUPACIONAL EN LOS ESTABLECIMIENTOS OFICIALES Y PRIVADOS DE EDUCACIÓN FORMAL PARA LA EDUCACIÓN MEDIA".

Respetados señores presidentes:

Atendiendo las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara, para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia.

I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES

Los congresistas conciliadores dejan constancia que los textos aprobados en las plenarias de la Cámara de Representantes y el Senado de la República son idénticos en el título, su artículo 5 y la vigencia. Frente a los artículos 1, 3,4,6 los conciliadores decidieron acoger el texto aprobado por el Senado de la República.

Con relación a los artículos 1,2, 3,6, se realizaron modificaciones con el propósito de precisar alcance, pertinencia, redacción y detalles de forma que se consideraron pertinentes, sin embargo en lo artículos 3 y 4 se hicieron modificaciones de fondo cómo se relacionan a continuación:

Artículo 3: se hizo ajuste en los literales e) y f) del artículo 3 para brindar mayor claridad sobre los ejes de trabajo, enfoque y articulación con otros temas del desarrollo de los adolescentes y jóvenes de la educación media.

Artículo 4: Se realizó la inclusión de un literal, en donde se atiendan las necesidades de orientación de los diferentes grupos poblacionales como los jóvenes rurales y los grupos étnicos.

En el mismo sentido en los parágrafos 1, 2, 3 y 4 del artículo se hicieron ajustes referentes a la viabilidad e impacto fiscal sobre la vinculación de nuevos cargos docentes para atender específicamente las actividades de orientación Socio Ocupacional. Toda vez que las funciones de los docentes ya incluyen este tipo de actividades.

II. CUADRO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS Y TEXTO ACOGIDO

| TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO DE LA REPÚBLICA | TEXTO ACOGIDO EN CONCILIACIÓN Y CONSIDERACIONES |
|--|--|---|
| <i>"por medio del cual se fomenta la orientación socio-ocupacional en los establecimientos oficiales y privados de educación formal para la educación media".</i> | <i>"por medio del cual se fomenta la orientación socio-ocupacional en los establecimientos oficiales y privados de educación formal para la educación media".</i> | Textos idénticos en Cámara y Senado. |
| Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover la Orientación Socio ocupacional para los estudiantes de educación media en los establecimientos oficiales y privados de educación formal del país, como herramienta para brindar a los educandos los elementos suficientes para tomar una decisión adecuada, informada y objetiva sobre su futuro académico y proyección laboral. | Artículo 1o. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover la Orientación Socio- Ocupacional y definir sus ámbitos de trabajo para la educación media en todos los establecimientos oficiales y privados de educación formal, como herramienta para brindar a los educandos los elementos suficientes para tomar una decisión adecuada, informada y objetiva sobre su futuro académico y proyección laboral. | Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado, en atención a los comentarios ya señalados |

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Artículo 2°. Orientación Socioocupacional. Para los fines de la presente ley debe entenderse la Orientación Socio ocupacional como el proceso de acompañamiento a los jóvenes durante su momento de transición hacia la educación posmedia y a la vida laboral, el cual les permite tomar decisiones informadas y racionales, a partir del reconocimiento de sus intereses, aptitudes, valores, deseos y ponderación de las oportunidades de formación y de trabajo que ofrece el contexto social, cultural, político y económico, todo en el marco de un ejercicio de construcción de trayectorias ocupacionales satisfactorias.</p> | <p>Artículo 2o. Orientación Socio- Ocupacional. Para los fines de la presente ley debe entenderse la orientación Socio-ocupacional como el proceso de acompañamiento a los jóvenes durante su momento de transición hacia la educación posmedia y a la vida laboral, el cual les permite tomar decisiones informadas y racionales, a partir del reconocimiento de sus intereses, aptitudes, valores, deseos y ponderación de las oportunidades de formación y trabajo que ofrece el contexto social, cultural, político y económico, todo en el marco de un ejercicio de construcción de trayectorias ocupacionales satisfactorias.</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado, en atención a los comentarios ya señalados</p> | <p>futuro deseado, construyendo bases firmes sustentadas en las decisiones y acciones sobre educación y el trabajo, al finalizar la educación media.</p> <p>c) Fortalecer en los estudiantes la creatividad, la capacidad de proponerse metas y buscar diferentes rutas para alcanzarlas, el manejo de la incertidumbre, la adaptación a los cambios, la resiliencia, la comunicación efectiva de sus deseos, sueños y aspiraciones y la autonomía en la toma de decisiones.</p> <p>d) Brindar espacios pedagógicos para que los estudiantes de manera innovadora exploren, identifiquen, analicen y reflexionen acerca de sus habilidades, fortalezas, valores, actitudes, gustos y expectativas de futuro.</p> <p>e) Proveer la comprensión de la oferta de formación posmedia que permita a los jóvenes identificar las oportunidades laborales que se ofrecen a nivel regional y nacional y cuenten con criterios de comparación y ponderación de la oferta en términos de calidad y pertinencia frente a sus expectativas ocupacionales.</p> <p>f) Acercar al estudiante a las dinámicas del mundo del trabajo, de manera que pueda articular sus oportunidades de formación con los campos ocupacionales donde puede desempeñarse a futuro, comprendiendo las dinámicas ocupacionales de los sectores productivos, del mercado laboral y las demandas de talento humano y favorecer la equidad de género</p> |
| <p>Artículo 3°. Objetivos Generales. El proceso de orientación socioocupacional tiene un carácter transversal al proceso de desarrollo y aprendizaje de los estudiantes de educación media y deberá cumplir con los siguientes objetivos:</p> <p>a) Favorecer el desarrollo de las trayectorias educativas de los jóvenes, articulando acciones con los niveles de educación previos y posteriores a la media, en torno a la importancia de la permanencia en el sistema educativo para el empoderamiento sobre el proyecto de vida y transición a la vida adulta.</p> <p>b) Incentivar en los estudiantes la capacidad de visualizar el</p> | <p>Artículo 3o. Objetivos Generales. El proceso de orientación socio-ocupacional tiene un carácter transversal al proceso de desarrollo y aprendizaje de los estudiantes de educación media y deberá cumplir con los siguientes objetivos:</p> <p>a) Favorecer el desarrollo de las trayectorias educativas de los jóvenes, articulando acciones con los niveles de educación previos y posteriores a la media, en torno a la importancia de la permanencia en el sistema educativo para el empoderamiento sobre el proyecto de vida y transición a la vida adulta.</p> <p>b) Incentivar en los estudiantes la capacidad de visualizar el futuro deseado, construyendo bases</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado, en atención a los comentarios ya señalados</p> | |
| <p>estereotipos que afecten la igualdad de género.</p> <p>g) Acercar al estudiante a las dinámicas del mundo del trabajo, de manera que pueda articular sus oportunidades de formación con los campos ocupacionales donde puede desempeñarse a futuro, comprendiendo las dinámicas ocupacionales de los sectores productivos, del mercado laboral y las demandas de talento humano.</p> <p>h) Implementar medidas que faciliten a los jóvenes, la adaptación a los cambios, comprendiendo y aceptando las situaciones nuevas o imprevistas, manteniendo una actitud flexible que le permita ajustarse a los itinerarios de formación y trabajo, sin alterar necesariamente sus metas.</p> <p>i) Propender por el desarrollo y aprendizaje de las habilidades necesarias para el desarrollo de oficios y aprovechamiento de las oportunidades laborales, de cara a las necesidades futuras de una economía globalizada, con la apropiación del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones.</p> | <p><u>mediante la eliminación de los estereotipos.</u></p> <p>g) implementar medidas que faciliten a los jóvenes, la adaptación a los cambios, comprendiendo y aceptando las situaciones nuevas o imprevistas, manteniendo una actitud flexible que le permita ajustarse a los itinerarios de formación y trabajo, sin alterar necesariamente sus metas.</p> <p>h) propender por el desarrollo y aprendizaje de las habilidades necesarias para el desarrollo de oficios y aprovechamiento de las oportunidades laborales, de cara a las necesidades futuras de una economía globalizada, con la apropiación del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones.</p> | | <p>para empoderar al joven con su trayectoria ocupacional, brindándole herramientas para la toma de decisiones y ayudándolo a identificar sus habilidades y destrezas de cara al aprovechamiento de las oportunidades de formación y trabajo que logre identificar en su contexto, a través de un asesoramiento sistemático, intencionado y articulado con el currículo. El plan de orientación deberá:</p> <p>a) Implementar acciones para el descubrimiento de intereses, análisis de recursos personales, expectativas del proyecto de vida, preparación para los procesos de selección e ingreso a programas de formación posmedia.</p> <p>b) Facilitar el acceso a las fuentes y mecanismos de información sobre las opciones de los programas de formación posmedia, alternativas de financiación y situación actual del mercado laboral.</p> <p>c) Aprovechar las herramientas web (micrositios, portales y páginas) que permiten la identificación y reflexión sobre las aptitudes, capacidades e intereses como base para la elección de una profesión.</p> <p>d) Articular las acciones de orientación con otros espacios que permitan el reconocimiento de intereses y capacidades como los proyectos transversales, las actividades de</p> <p>trayectoria ocupacional, brindándole herramientas para la toma de decisiones y ayudándola a identificar sus habilidades y destrezas de cara al aprovechamiento de las oportunidades de formación y trabajo que logre identificar en su contexto, a través de un asesoramiento sistemático, intencionado y articulado con el currículo. El plan de orientación deberá:</p> <p>a) Implementar acciones para el descubrimiento de intereses, análisis de recursos personales, expectativas del proyecto de vida, preparación para los procesos de selección e ingreso a programas de formación posmedia.</p> <p>b) Facilitar el acceso a las fuentes y mecanismos de información sobre las opciones de los programas de formación posmedia, alternativas de financiación y situación actual del mercado laboral.</p> <p>c) Aprovechar las herramientas web (micrositios, portales y páginas) que permiten la identificación y reflexión sobre las aptitudes, capacidades e intereses como base para la elección.</p> <p>d) Articular las acciones de orientación con otros espacios que permitan el reconocimiento de intereses y capacidades como los proyectos transversales, las actividades de emprendimiento, el</p> |
| <p>Artículo 4°. Mecanismos de fomento de la Orientación Socioocupacional.</p> <p>En todos los establecimientos educativos se deberá implementar un plan de orientación socioocupacional, a manera de intervención integral, donde se formulen estrategias</p> | <p>Artículo 4o. Mecanismos de fomento de la orientación socio-ocupacional.</p> <p>En las instituciones educativas se deberá implementar un plan de orientación socio- ocupacional, a manera de intervención integral, donde se formulen estrategias para empoderar al joven con su</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado, en atención a los comentarios ya señalados</p> | |

| | | |
|--|--|---|
| <p>emprendimiento, el servicio social estudiantil obligatorio, etc.</p> <p>e) Vincular a las familias en el proceso de orientación socioocupacional para establecer el apoyo que pueden brindar durante toda la etapa de transición.</p> <p>Parágrafo 1°. En desarrollo de su autonomía cada establecimiento oficial y privado de educación media definirá los responsables del proceso de orientación socioocupacional, con perfil idóneo que garantice obtener los resultados que se definen en el parágrafo 3 del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Los planes de orientación socioocupacional implementados por los establecimientos educativos tendrán como referentes las disposiciones y el material de trabajo desarrollado por el Ministerio de Educación.</p> <p>Parágrafo 3°. Como resultado de los planes de orientación socioocupacional, los establecimientos educativos darán un diagnóstico a cada estudiante en el cual le den alternativas para la escogencia de su programa de educación posmedia y/o formación para el trabajo en el cual se incluyan criterios como: aptitudes, intereses, demanda de profesiones, necesidad del mercado laboral colombiano, acreditación, déficit de profesiones en regiones y tasa</p> | <p>servicio social estudiantil obligatorio, etc.</p> <p>e) Vincular las familias en el proceso de orientación socioocupacional para establecer el apoyo que pueden brindar durante toda la etapa de transición.</p> <p>f) Vincular acciones que atiendan las necesidades de orientación de los diferentes grupos poblacionales como los jóvenes rurales y los grupos étnicos y busquen romper con los estereotipos que pueden limitar su visión de futuro y la construcción de proyectos de vida.</p> <p>g) Articular con el sector empresarial acciones orientadas a movilizar la demanda; generando mecanismos de retroalimentación y mejoramiento de la pertinencia del perfil ocupacional, de acuerdo a las necesidades del sector productivo.</p> <p>Parágrafo 1o. En desarrollo de su autonomía cada Institución Educativa no oficial que ofrece educación media definirá los responsables del proceso de orientación socio- ocupacional, con perfil idóneo que garantice obtener los resultados que se definen en el parágrafo 3 del presente artículo.</p> <p>Por su parte para los Establecimientos Educativos Oficiales, en la reorganización y distribución de las plantas docentes oficiales, realizada por las Secretarías de Educación de las Entidades Territoriales</p> | |
| <p>Artículo 5°. Alianzas interinstitucionales. El Ministerio de Educación, las secretarías de educación y los establecimientos educativos promoverán la articulación interinstitucional con las entidades que brinden información necesaria para acercar y empoderar a los jóvenes con los escenarios de formación y de trabajo que encontrarán al graduarse. Entidades como:</p> <p>a) Universidades, instituciones universitarias, instituciones tecnológicas, instituciones técnicas y profesionales e instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, con el fin de que estas brinden información sobre su oferta académica, modalidades de formación, procesos de selección y admisión, requisitos, campos de conocimiento y acción de las distintas profesiones y toda la información</p> | <p>y salarios de enganche para los recién graduados.</p> <p>Parágrafo 4o. Las secretarías de educación podrán, con recursos propios, disponer de profesionales en psicología, psicopedagogía y de orientación escolar para acompañar a las instituciones educativas oficiales con el fin de cumplir lo dispuesto en el parágrafo 3°.</p> <p>No obstante la creación de plantas en las secretarías de educación estaría supeditada a la disponibilidad de recursos de cada ETC, sin tener garantías de su implementación.</p> <p>Artículo 5o. Alianzas interinstitucionales. El Ministerio de Educación, las secretarías de educación y los establecimientos educativos promoverán la articulación interinstitucional con las entidades que brinden información necesaria para acercar y empoderar a los jóvenes con los escenarios de formación y de trabajo que encontrarán al graduarse. Entidades como:</p> <p>A) Universidades, instituciones universitarias, instituciones tecnológicas, instituciones técnicas y profesionales e instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, con el fin de que estas brinden información sobre su oferta académica, modalidades de formación, procesos de selección y admisión, requisitos, campos de conocimiento y acción de las</p> | <p>Textos idénticos en Cámara y Senado.</p> |
| <p>interna de retorno de las carreras profesionales.</p> <p>Parágrafo 4°. Las secretarías de educación podrán disponer de profesionales en psicología, psicopedagogía y de orientación educativas oficiales con el fin de cumplir lo dispuesto en el parágrafo 3°.</p> | <p>Certificadas, podrán asignar los docentes orientadores para el cumplimiento de lo señalado en la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 2o. El Gobierno Nacional definirá los lineamientos normativos y operativos para que los establecimientos educativos de carácter oficial cuenten con orientación socio-ocupacional. De manera tal, que Los planes de orientación socio-ocupacional implementados por los establecimientos educativos tengan como referentes las disposiciones y el material de trabajo desarrollado por el Ministerio de Educación.</p> <p>Parágrafo 3o. Como resultado de los planes de orientación socio-ocupacional, los establecimientos educativos darán un diagnóstico a cada estudiante en coordinación con las secretarías de educación y los aliados, identificarán y pondrán a disposición la oferta territorial en la cual le brinden alternativas a los estudiantes para la escogencia de su programa de educación posmedia y/o formación para el trabajo que incluyan criterios como, demanda y oferta de profesiones y ocupaciones del mercado laboral regional, brechas de capital humano en los sectores estratégicos de la región, tendencias del mercado laboral colombiano, información de la oferta educativa: Acreditación, oferta de programas por área de conocimiento y niveles educativos</p> | <p>útil que lleve a los estudiantes a un mejor conocimiento de la oferta de formación posmedia.</p> <p>b) Entidades y gremios del sector productivo con el fin de acercar y socializar a los jóvenes sobre situaciones cotidianas del mundo laboral, permitiéndoles conocer diferentes tipos de profesionales y las actividades que realizan, así como acceder a información actualizada sobre las ocupaciones y dinámicas del mercado laboral.</p> <p>B) Entidades y gremios del sector productivo con el fin de acercar y socializar a los jóvenes sobre situaciones cotidianas del mundo laboral, permitiéndoles conocer diferentes tipos de profesionales y las actividades que realizan, así como acceder a información actualizada sobre las ocupaciones y dinámicas del mercado laboral.</p> <p>Artículo nuevo. Las obligaciones de orientación socioocupacional definidas en la presente ley, aplicarán también para las instituciones de protección que atiendan a niños, niñas y adolescentes que se encuentren cursando grados del nivel de Educación Media y que estén bajo proceso administrativo de establecimiento de derechos del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), en modalidades internas, de medio familiar o las que hagan sus veces.</p> <p>Parágrafo. La implementación de los modelos respectivos para garantizar la orientación socioocupacional de los niños, niñas y adolescentes mencionados en el presente artículo, estarán a cargo del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y del operador que esté a cargo de su proceso.</p> <p>Artículo 6o. Las obligaciones socio- ocupacional definidas en la presente Ley, aplicarán también para las instituciones de protección que atiendan a niños, niñas y adolescentes que se encuentren cursando grados del nivel de Educación media y que estén bajo proceso administrativo de restablecimiento de derechos del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), en modalidades internas, de medio familiar o las que hagan sus veces.</p> <p>Parágrafo: la implementación de los modelos respectivos para garantizar la orientación socio-ocupacional de los niños, niñas y adolescentes mencionados en el presente artículo, estarán a cargo del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y del operador que esté a cargo de su proceso.</p> <p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado, en atención a los comentarios ya señalados.</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <p>Artículo 6°. Vigencia y derogatorias. La presente ley deroga las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> | <p>Artículo 7o. Vigencia y Derogatorias. La presente Ley deroga las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> | <p>Textos idénticos en Cámara y Senado.</p> |
|---|---|---|

PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rinden informe al Proyecto de Ley No. 318 de 2020 SENADO, No. 203 DE 2019 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA ORIENTACIÓN SOCIO-OCUPACIONAL EN LOS ESTABLECIMIENTOS OFICIALES Y PRIVADOS DE EDUCACIÓN FORMAL PARA LA EDUCACIÓN MEDIA" y se solicita a la Plenaria de cada corporación que ponga en consideración y aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.

Firman los Honorables Congresistas,



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

TEXTO CONCILIADO

Proyecto de Ley No. 318 de 2020 SENADO, No. 203 DE 2019 CÁMARA

"POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA ORIENTACIÓN SOCIO-OCUPACIONAL EN LOS ESTABLECIMIENTOS OFICIALES Y PRIVADOS DE EDUCACIÓN FORMAL PARA LA EDUCACIÓN MEDIA".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1o. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover la Orientación Socio-Ocupacional y definir sus ámbitos de trabajo para la educación media en todos los establecimientos oficiales y privados de educación formal, como herramienta para brindar a los educandos los elementos suficientes para tomar una decisión adecuada, informada y objetiva sobre su futuro académico y proyección laboral.

Artículo 2o. Orientación Socio-Ocupacional. Para los fines de la presente ley debe entenderse la orientación Socio-ocupacional como el proceso de acompañamiento a los jóvenes durante su momento de transición hacia la educación posmedia y a la vida laboral, el cual les permite tomar decisiones informadas y racionales, a partir del reconocimiento de sus intereses, aptitudes, valores, deseos y ponderación de las oportunidades de formación y trabajo que ofrece el contexto social, cultural, político y económico, todo en el marco de un ejercicio de construcción de trayectorias ocupacionales satisfactorias.

Artículo 3o. Objetivos Generales. El proceso de orientación socio-ocupacional tiene un carácter transversal al proceso de desarrollo y aprendizaje de los estudiantes de educación media y deberá cumplir con los siguientes objetivos:

- a) Favorecer el desarrollo de las trayectorias educativas de los jóvenes, articulando acciones con los niveles de educación previos y posteriores a la media, en torno a la importancia de la permanencia en el sistema educativo para el empoderamiento sobre el proyecto de vida y transición a la vida adulta.
- b) Incentivar en los estudiantes la capacidad de visualizar el futuro deseado, construyendo bases firmes sustentadas en las decisiones y acciones sobre educación y el trabajo, al finalizar la educación media.
- c) Fortalecer en los estudiantes la creatividad, la capacidad de proponerse metas y buscar diferentes rutas para alcanzarlas, el manejo de la incertidumbre, el desarrollo de herramientas psicoemocionales, la adaptación a los cambios, la resiliencia, la comunicación efectiva de sus deseos, sueños y aspiraciones y la autonomía en la toma de decisiones.
- d) Brindar espacios pedagógicos para que los estudiantes de manera innovadora exploren, identifiquen, analicen y reflexionen acerca de sus habilidades, fortalezas, valores, actitudes, gustos y expectativas a futuro.

- e) Proveer la comprensión de la oferta de formación posmedia que permita a los jóvenes identificar las oportunidades laborales que se ofrecen a nivel regional y nacional y cuenten con criterios de comparación y ponderación de la oferta en términos de calidad y pertinencia frente a sus expectativas ocupacionales.
- f) Acercar al estudiante a las dinámicas del mundo del trabajo, de manera que pueda articular sus oportunidades de formación con los campos ocupacionales donde puede desempeñarse a futuro, comprendiendo las dinámicas ocupacionales de los sectores productivos, del mercado laboral y las demandas de talento humano y favorecer la equidad de género mediante la eliminación de los estereotipos.
- g) Implementar medidas que faciliten a los jóvenes, la adaptación a los cambios, comprendiendo y aceptando las situaciones nuevas o imprevistas, manteniendo una actitud flexible que le permita ajustarse a los itinerarios de formación y trabajo, sin alterar necesariamente sus metas.
- h) Propender por el desarrollo y aprendizaje de las habilidades necesarias para el desarrollo de oficios y aprovechamiento de las oportunidades laborales, de cara a las necesidades futuras de una economía globalizada, con la apropiación del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Artículo 4o. Mecanismos de fomento de la orientación socio-ocupacional.

En las instituciones educativas se deberá implementar un plan de orientación socio-ocupacional, a manera de intervención integral, donde se formulen estrategias para empoderar al joven con su trayectoria ocupacional, brindándole herramientas para la toma de decisiones y ayudándola a identificar sus habilidades y destrezas de cara al aprovechamiento de las oportunidades de formación y trabajo que logre identificar en su contexto, a través de un asesoramiento sistemático, intencionado y articulado con el currículo. El plan de orientación deberá:

- a) Implementar acciones para el descubrimiento de intereses, análisis de recursos personales, expectativas del proyecto de vida, preparación para los procesos de selección e ingreso a programas de formación posmedia.
- b) Facilitar el acceso a las fuentes y mecanismos de información sobre las opciones de los programas de formación posmedia, alternativas de financiación y situación actual del mercado laboral.
- c) Aprovechar las herramientas web (micrositios, portales y páginas) que permiten la identificación y reflexión sobre las aptitudes, capacidades e intereses como base para la elección.
- d) Articular las acciones de orientación con otros espacios que permitan el reconocimiento de intereses y capacidades como los proyectos transversales, las actividades de emprendimiento, el servicio social estudiantil obligatorio, etc.
- e) Vincular a las familias en el proceso de orientación socio-ocupacional para establecer el apoyo que pueden brindar durante toda la etapa de transición.
- f) Vincular acciones que atiendan las necesidades de orientación de los diferentes grupos poblacionales como los jóvenes rurales y los grupos étnicos y busquen romper con los estereotipos que pueden limitar su visión de futuro y la construcción de proyectos de vida.
- g) Articular con el sector empresarial acciones orientadas a movilizar la demanda; generando mecanismos de retroalimentación y mejoramiento de la pertinencia del perfil ocupacional, de acuerdo a las necesidades del sector productivo.

Parágrafo 1o. En desarrollo de su autonomía cada Institución Educativa no oficial que ofrece educación media definirá los responsables del proceso de orientación socio-ocupacional, con perfil idóneo que garantice obtener los resultados que se definen en el parágrafo 3 del presente artículo.

Por su parte para los Establecimientos Educativos Oficiales, en la reorganización y distribución de las plantas docentes oficiales, realizada por las Secretarías de Educación de las Entidades Territoriales Certificadas, podrán asignar los docentes orientadores para el cumplimiento de lo señalado en la presente Ley.

Parágrafo 2o. El Gobierno Nacional definirá los lineamientos normativos y operativos para que los establecimientos educativos de carácter oficial cuenten con orientación socio-ocupacional. De manera tal, que Los planes de orientación socio-ocupacional implementados por los establecimientos educativos tengan como referentes las disposiciones y el material de trabajo desarrollado por el Ministerio de Educación.

Parágrafo 3o. Como resultado de los planes de orientación socio-ocupacional, los establecimientos educativos darán un diagnóstico a cada estudiante en coordinación con las secretarías de educación y los aliados, identificarán y pondrán a disposición la oferta territorial en la cual le brinden alternativas a los estudiantes para la escogencia de su programa de educación posmedia y/o formación para el trabajo que incluyan criterios como, demanda y oferta de profesiones y ocupaciones del mercado laboral regional, brechas de capital humano en los sectores estratégicos de la región, tendencias del mercado laboral colombiano, información de la oferta educativa: Acreditación, oferta de programas por área de conocimiento y niveles educativos y salarios de enganche para los recién graduados.

Parágrafo 4o. Las secretarías de educación podrán, con recursos propios, disponer de profesionales en psicología, psicopedagogía y de orientación escolar para acompañar a las instituciones educativas oficiales con el fin de cumplir lo dispuesto en el parágrafo 3°.

No obstante la creación de plantas en las secretarías de educación estaría supeditada a la disponibilidad de recursos de cada ETC, sin tener garantías de su implementación.

Artículo 5o. Alianzas interinstitucionales.

El Ministerio de Educación, las secretarías de educación y los establecimientos educativos promoverán la articulación interinstitucional con las entidades que brinden información necesaria para acercar y empoderar a los jóvenes con los escenarios de formación y de trabajo que encontrarán al graduarse. Entidades

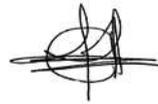
- Universidades, instituciones universitarias, instituciones tecnológicas, instituciones técnicas y profesionales e instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, con el fin de que estas brinden información sobre su oferta académica, modalidades de formación, procesos de selección y admisión, requisitos, campos de conocimiento y acción de las distintas profesiones y toda la información útil que lleve a los estudiantes a un mejor conocimiento de la oferta de formación posmedia.
- Entidades y gremios del sector productivo con el fin de acercar y socializar a los jóvenes sobre situaciones cotidianas del mundo laboral, permitiéndoles conocer diferentes tipos de profesionales y las actividades que realizan, así como acceder a información actualizada sobre las ocupaciones y dinámicas del mercado laboral.

Artículo 6o. Las obligaciones socio- ocupacional definidas en la presente Ley, aplicarán también para las instituciones de protección que atiendan a niños, niñas y adolescentes que se encuentren cursando grados del nivel de Educación media y que estén bajo proceso administrativo de restablecimiento de derechos del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), en modalidades internas, de medio familiar o las que hagan sus veces.

Parágrafo: la implementación de los modelos respectivos para garantizar la orientación socio-ocupacional de los niños, niñas y adolescentes mencionados en el presente artículo, estarán a cargo del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y del operador que esté a cargo de su proceso.

Artículo 7o. Vigencia y Derogatorias. La presente Ley deroga las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.

Firman los Honorables Congresistas,



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senadora de la República



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 198 DE 2020 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 324 DE 2020 CÁMARA, NÚMERO 483 DE 2021 SENADO

por medio del cual se reconoce, impulsa y protege el viche/biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del Pacífico colombiano.

INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY N° 198 DE 2020 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 324 DE 2020 CÁMARA, NO. 483 DE 2021 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE, IMPULSA Y PROTEGE EL VICHE/BICHE Y SUS DERIVADOS COMO BEBIDAS ANCESTRALES, ARTESANALES, TRADICIONALES Y PATRIMONIO COLECTIVO DE LAS COMUNIDADES NEGRAS AFROCOLOMBIANAS DE LA COSTA DEL PACÍFICO COLOMBIANO".

1. ANTECEDENTES.

Trámite en Cámara de Representantes.

- Proyecto de Ley 198 de 2020C

Radicación: 21 de julio de 2020.

Por los congresistas: Senador Juan Luis Castro y los Representantes Jhon Arley Murillo Benítez, Faber Alberto Muñoz Cerón, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Juan Fernando Reyes Kuri, Juan Carlos Lozada Vargas.

- Proyecto de Ley 324 de 2020C

Radicación: 05 de agosto de 2020.

Por los congresistas: Senadores José Ritter López Peña, John Harold Suarez Vargas, Temístocles Ortega Narváez, Carlos Abraham Jiménez, Guillermo García Realpe y los Representantes: Juan Fernando Reyes Kuri, Adriana Gómez Millán, José Gustavo Padilla Orozco, Faber Alberto Muñoz Cerón, Teresa De Jesús Enríquez Rosero, John Jairo Cárdenas Moran, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Jhon Arley Murillo Benítez, Nilton Córdoba Manyoma, Álvaro Henry Monedero Rivera, John Jairo Hoyos García, Astrid Sánchez Montes De Oca, Elbert Díaz Lozano, Felipe Andrés Muñoz Delgado, Hernán Gustavo Estupiñán Calvache, Catalina Ortiz Lalinde, Luis Alberto Albán Urbano, Carlos Julio Bonilla Soto

- Acumulado: 29 de septiembre de 2020

Se nombraron ponentes del Proyecto de Ley a los H.R. Kelyn Johana González Duarte, Christian José Moreno, Carlos Julio Bonilla Soto Y David Ricardo Racero.

- Fecha aprobación segundo debate Cámara: 27 de abril de 2021, con enmienda al texto propuesto en la ponencia.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene por objeto reconocer, impulsar, promover y proteger el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y como patrimonio colectivo de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, e impulsar el aprovechamiento cultural y económico de la producción de estas bebidas por parte de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano.

Para los fines de la presente Ley, se entenderá como Viche/Biche del pacífico aquella bebida obtenida de la destilación artesanal y/o ancestral del jugo fermentado de la caña de azúcar, elaborada por las comunidades negras del pacífico.

3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.

3.1. Origen de las bebidas ancestrales y tradicionales de la costa del pacífico colombiana.

El viche/ biche¹ es producto de la destilación de la caña de azúcar que realizan las comunidades rurales del pacífico colombiano.

Las bebidas producidas por las comunidades negras del pacífico colombiano derivadas del viche/biche, son una herencia o práctica ancestral y, hacen parte de la identidad cultural de pueblos o comunidades negras en los cuatro departamentos que lo componen, al igual que ocurre con las producidas por las comunidades indígenas andinas (Filipo Burgos, 2019).

De acuerdo con la literatura, las comunidades negras del pacífico no solo producen este tipo de bebidas, sino que también se usan en las prácticas culturales alrededor de su consumo y dan cuenta de elementos de riqueza cultural que constituyen un patrimonio para todo el país. Estas son las bebidas

¹De acuerdo con Del Castillo Mathieu (1995: 78) citado en Meza, Gorkys & Palacios: "viche" es un adjetivo que significa "verde" o "inmaduro" y que tiene un uso amplísimo en Colombia. Se aplica a las frutas que aún no han madurado bien. El lingüista Rufino Cuervo asociaba "viche" con una voz bantú. En kikongo mbisu es "verde", "crudo", "no cocido", "nuevo". "fresco". En quimbundo visu es "verde", "fresco", en lingala besu es "verde", y "crudo". En swahili bichi es "inmaduro", "crudo", "fresco", "mojado". El radical bantú occidental es bichu y el oriental es bichi. Nuestra voz "viche" está más cercana de las palabras bantúes orientales.

más populares del pacífico colombiano, que se derivan del Viche/Biche: Arrechón, Tumbacatre, Tomaseca, Curao, Pipilongo, entre otras (Gómez, 2016).

Aspectos Culturales.

El primer elemento relevante del viche, tiene que ver con el tiempo que ha permanecido como producto fundamental en el desarrollo cultural de pueblos y territorios del pacífico. Su existencia se establece desde el siglo XVI (1540) y su nombre, viene de la palabra bichi o vichí, que en lenguas bantúes significa *verde* (Meza, Gorkys & Palacios), estado en el que está la caña cuando se saca para su transformación, que además, según las comunidades no es la misma que trajeron los conquistadores sino que podría ser una especie endémica del país (Martínez, 2019). Esto hace que su producción tenga que darse en el territorio conservando una relación con su cultura y características.

Según Andrés Ramírez (2019), esta práctica ha sido perseguida en distintos momentos históricos y su preservación ha sido producto de la resistencia de los pueblos que la han hecho sobrevivir. Cuando se empezó a consumir, era perseguido por la Iglesia Católica. Después fue perseguido en los tiempos del surgimiento de la República, época en la que se decomisaba y capturaba a los productores de Viche/Biche y que las comunidades llamaron: "la tendencia" (Andrés Ramírez, 2019).

Otro de los elementos importantes para el reconocimiento del viche como parte fundamental de las prácticas culturales del Pacífico colombiano, tiene que ver con los diferentes usos que se le da a esta bebida. La cual no sólo acompaña fiestas y celebraciones, sino que se usa de forma medicinal para acompañar el proceso de parto, malestares por los que pasan las mujeres, dolores estomacales, entre otros. Asimismo, hace parte fundamental de ceremonias de luto, que son distintas con personas mayores o niños y que constituyen una de las prácticas culturales más importantes para las comunidades negras del Pacífico colombiano. También, hace parte de actividades agrícolas comunitarias e intercambios comerciales, tal y como lo han mencionado las comunidades a través de sus relatos. En resumen, es una bebida sagrada asociada a la vida y a la muerte.

Como en muchos pueblos étnicos, las prácticas y saberes ancestrales han sido preservadas por las mujeres; el Viche es elaborado por las mujeres de las comunidades, quienes son llamadas "sacadoras de viche". De acuerdo con Meza, Gorkys & Palacios, en los lugares de comercialización, la mujer tiene una participación en la actividad de un 76.1% en Buenaventura; un 63.3% en Guapi; y un 94.7% en Pizarro. En las localidades productoras: todas las sacadoras eran mujeres (Meza, Gorkys & Palacios); lo que produce que su elaboración, consumo y comercialización sea un proceso de integración cultural y comunitaria cuya garantía y promoción, vale todos los esfuerzos normativos.

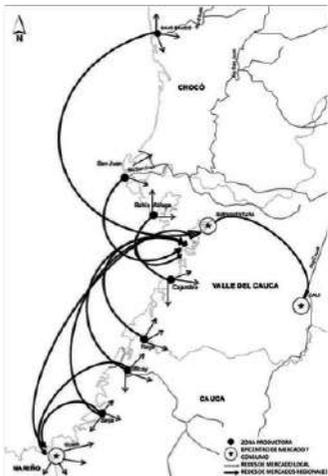
En ese sentido, de acuerdo con lo señalado por el Colectivo Destila Patrimonio (2018)²: *"El Viche es determinante en prácticas espirituales, medicinales y sociales, articula en la producción, consumo y procesos comunitarios asociados a la organización y vivencia de la espiritualidad, como un eje movilizador de la cultura. En los territorios, el viche está visible en los nacimientos, el chigualo, en actividades solidarias como la minga, la "mano cambiada", el convite, fiestas, velorios, cabos de año, y en las vísperas o novenas"* (Colectivo Destila Patrimonio, 2018, p. 23).

Esta práctica cultural ya ha venido siendo reconocida en el país, así como aquellas relacionadas con el uso de este tipo de bebidas para distintos fines, ejemplo de esto es el reconocimiento otorgado por el Ministerio de Cultura mediante la Resolución 1077 de 2017, con la que se agregó la manifestación cultural "Saberes asociados a la partería afro del Pacífico" en la lista representativa de patrimonio cultural inmaterial del ámbito nacional.

Finalmente, continuación se muestra la ruta del Viche/Biche, en la que se puede notar el alcance de esta práctica cultural, en los cuatro departamentos del pacífico colombiano.

Imagen 1. Ruta del Viche.

² Citado en Andrés Ramírez (2019).



Tomado de: Meza, Gorkys & Palacios. La ruta del viche. Producción, circulación, venta y consumo del destilado en el litoral Pacífico colombiano. Informe No. 11. ICANH- Universidad del pacífico.

Aspectos Económicos.

Según el Euromonitor International (2017), se calcula que la comercialización de bebidas artesanales en Colombia, que por supuesto incluye al viche, puede significar un mercado de alrededor de 70 millones de dólares. Si estos licores tuvieran los mismos impuestos que los reglamentados, esto podría significar al año alrededor de 20 millones de dólares que sin duda representan un ingreso al sistema de salud importante.

De otro lado, la producción de esta bebida ancestral significa el sustento de muchas familias que habitan territorios del Pacífico colombiano y que reivindican su elaboración, consumo y comercialización no solo como práctica cultural sino como una importante fuente de ingreso. De acuerdo con Meza, Gorkys & Palacios,

en las zonas productoras un 41% de los productores del viche depende totalmente de los recursos generados a partir de él para su sustento familiar; un 32% depende en más de la mitad de dichos ingresos.

Finalmente, vale recalcar que en el marco del Festival Petronio Álvarez, festival en el que se manifiesta toda esta tradición y que es realizado en la capital del Valle del Cauca, en el año 2018 dejó ganancias de 50.000 millones de pesos y creó 2.000 puestos de trabajo (OIM, USAID & Universidad Javeriana Cali, 2018). De igual manera, algunos gremios hablan también de un 80% de ocupación hotelera en la ciudad de Cali durante este festival, destacando la importancia e impacto que tiene su celebración.

3.2. Del carácter multicultural del Estado.

La Constitución de 1991, determinó el carácter multicultural del Estado Colombiano, consolidando así un estatuto en pro de reconocer la identidad y la diversidad de los pueblos étnicos, en procura de reducir las inequidades que enfrentan estas comunidades. Todo esto en el marco de la dignidad humana, que se materializan en los principios de diversidad e identidad cultural, así como en los derechos de reconocimiento y protección de estas comunidades (Sentencia C-480, 2019).

En ese sentido, el pluralismo es un presupuesto social y un valor normativo³. La característica de presupuesto social implica reconocer que la sociedad misma carece un único proyecto político. Por ello, en palabras de la Corte Constitucional (Sentencia C-480, 2019): *"El papel de la Carta Política se concreta en fijar las condiciones para que cada persona o grupo realicen su plan de vida, sin que sea viable imponer un solo modus vivendi"*. Por otro lado, que sea un valor normativo implica que se debe garantizar la coexistencia de distintas opiniones, valores y creencias en un contexto de deliberación (Sentencia C-480, 2019).

El pluralismo entendido de esta manera crea, por un lado, la obligación a cargo del Estado de defender los derechos fundamentales por igual de todos los grupos étnicos y las adopción de normas que faciliten la pluralidad de formas de vida. Así como la obligación de proteger dicha diversidad, puesto que esas diferentes imágenes del mundo requieren garantías y protección tal y como lo resalta la Corte Constitucional en la Sentencia C-480 de 2019. Por otro lado, crea o reconoce el derecho de las comunidades étnicas diversas a demandar de la sociedad en general que su identidad cultural sea reconocida y aceptada (Sentencia C-480, 2019). Siendo este derecho lo que les permite a las

³ Citado en Sentencia C-480 de 2019: García Villegas Mauricio, Título IV, De la participación democrática y de los principios de los partidos, en Constitución Política comentada por la Comisión Colombiana de Juristas, Comisión Colombiana de Juristas Bogotá 1997, p. 32.

comunidades exigir que se garantice y respete su autodeterminación y, autogestión en sus asuntos culturales, espirituales, políticos y jurídicos, en concordancia con su cosmovisión (Sentencia T-281, 2019).

4. CONFLICTOS DE INTERÉS.

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

Se estima que la discusión y aprobación del presente proyecto de ley no genera un conflicto de interés, siempre y cuando el congresista no sea productor de insumos del viche/biche en los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019) que:

"No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

De igual forma, es pertinente señalar lo que la Ley 5 de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019:

"Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

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

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

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

Se introdujeron los siguientes cambios en el Proyecto de Ley:

| TEXTO APROBADO CÁMARA | TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE SENADO | JUSTIFICACIÓN. |
|--|--|----------------------|
| Proyecto de Ley N° 198 de 2020 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley 324 de 2020 Cámara, No. 483 de 2021 Senado "Por medio del cual se reconoce, impulsa y protege el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano". | Proyecto de Ley N° 198 de 2020 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley No. 324 de 2020 Cámara, No. 483 de 2021 Senado "Por medio del cual se reconoce, impulsa y protege el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano y se dictan otras disposiciones". | Se ajusta redacción. |
| ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto crear un marco regulatorio especial para reconocer, impulsar, promover y proteger el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y como patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, e impulsar el aprovechamiento | ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto reconocer, impulsar, promover y proteger el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y como patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, e impulsar el aprovechamiento cultural y económico de la producción de estas bebidas | Se ajusta redacción. |

| | | |
|---|---|----------------------|
| cultural y económico de la producción de estas bebidas por parte de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano. | por parte de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano. | |
| Para los fines de la presente Ley, se entenderán como Viche/Biche del pacífico aquella bebida ancestral obtenida de la destilación artesanal del jugo fermentado de la caña de azúcar, elaborada por las comunidades negras del pacífico. | Para los fines de la presente Ley, se entenderá como Viche/Biche del pacífico aquella bebida obtenida de la destilación artesanal <u>y/o ancestral</u> del jugo fermentado de la caña de azúcar, elaborada por las comunidades negras del pacífico. PARÁGRAFO. Lo dispuesto en esta ley podrá aplicarse de manera análoga a otro tipo de destilados producidos por estas comunidades en los territorios aquí descritos. | |
| ARTÍCULO 2°. PRODUCTORES Y TRANSFORMADORES DEL VICHE/ BICHE. Para efecto de la aplicación de esta ley, se entenderá como productores del Viche/Biche a aquellos miembros de las comunidades negras, afrocolombianas que desarrollan el proceso de destilación del Viche/Biche en los territorios colectivos ubicados en las zonas rurales del Pacífico colombiano. | ARTÍCULO 2°. PRODUCTORES Y TRANSFORMADORES DEL VICHE/ BICHE. Para efecto de la aplicación de esta ley, se entenderá como productores del Viche/Biche a aquellos miembros de las comunidades negras, afrocolombianas que desarrollan el proceso de destilación del Viche/Biche en los territorios colectivos ubicados en las zonas rurales del Pacífico colombiano. | Se ajusta redacción. |
| Así mismo, se entenderá por transformadores a aquellos miembros de las comunidades negras que desarrolla el proceso de | Así mismo, se entenderá por transformadores a aquellos miembros de las comunidades negras que desarrollan el proceso de | |

| | | |
|--|---|--|
| transformación del Viche/Biche en los municipios o distritos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca. | transformación del Viche/Biche en los municipios o distritos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca. | |
| ARTÍCULO 3°. PROTECCIÓN DEL VICHE/BICHE Y DENOMINACIÓN DE ORIGEN. Se reconoce a la producción del Viche/Biche y sus derivados como patrimonio colectivo de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, quienes ejercerán de manera exclusiva la producción y transformación del Viche/Biche y sus derivados. | ARTÍCULO 3°. PROTECCIÓN DEL VICHE/BICHE Y DENOMINACIÓN DE ORIGEN. Se reconoce a la producción del Viche/Biche y sus derivados como patrimonio colectivo de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, quienes ejercerán de manera exclusiva la producción y transformación del Viche/Biche y sus derivados, en el marco de sus usos y costumbres, independientemente de su destinación final. | Se cambia redacción, con el fin de ajustar el artículo a lo dispuesto en el artículo 8 del proyecto de ley. Así como para dar un mejor entendimiento de lo dispuesto sobre denominación de origen. |
| Para los fines de la presente ley, se entenderá como origen de la producción del Viche/ Biche y sus derivados a la región pacífico colombiana, comprendida por los territorios étnicos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca, especialmente en aquellos territorios con vocación vichera. | Para los fines de la presente ley, se entenderá como origen de la producción del Viche/ Biche y sus derivados a la región pacífico colombiana, comprendida por los territorios étnicos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca, especialmente en aquellos territorios con vocación vichera vichera. | |
| De igual manera, se entenderá como territorio étnico del Pacífico colombiano, en el que se desarrolla el proceso de destilación y transformación del Viche/Biche, a todo el | De igual manera, se entenderá como territorio étnico del Pacífico colombiano, en el que se desarrolla el proceso de destilación y transformación del Viche/Biche, a todo el | |

| | | |
|--|--|---|
| <p>territorio del departamento del Chocó; Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca; las comunidades de Guapi, Timbiquí y López de Micay en el departamento del Cauca; en el departamento de Nariño, Tumaco, Francisco Pizarro, Barbacoas, Roberto Payán, Magül Payán, el Charco, Santa Bárbara de Iscuandé, Mosquera, La Tola, Olaya Herrera y zonas aledañas que serán delimitadas mediante proceso de consulta o reglamentación de la ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que los transformadores puedan realizar la producción de los derivados del Viche/Biche en los distintos municipios o distritos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio o la que haga sus veces, por solicitud de las comunidades negras, afrocolombianas aquí enunciadas, el Gobierno Nacional o las entidades territoriales, protegerá la denominación de origen del Viche/Biche y sus derivados. En caso de ser otorgada esta declaración de protección, la administración de la denominación de origen será otorgada de manera exclusiva a los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas del Pacífico</p> | <p>territorio del departamento del Chocó; Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca; las comunidades de Guapi, Timbiquí y López de Micay en el departamento del Cauca; en el departamento de Nariño, Tumaco, Barbacoas, Roberto Payán, Magül Payán, el Charco, Santa Bárbara de Iscuandé y zonas aledañas que serán delimitadas mediante proceso de consulta o reglamentación de la ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que los transformadores puedan realizar la producción de los derivados del Viche/Biche en los distintos municipios o distritos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio o la que haga sus veces, por solicitud de las comunidades negras, afrocolombianas aquí enunciadas, el Gobierno Nacional o las entidades territoriales, protegerá la denominación de origen del Viche/Biche y sus derivados. En caso de ser otorgada esta declaración de protección, la administración de la denominación de origen será otorgada a los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas del Pacífico colombiano, conforme a lo</p> | |
| <p>especial de salvaguardia de los saberes y tradiciones asociadas al Viche/Biche del pacífico.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA- o quien haga sus veces, consolidará programas de formación para los productores del Viche/Biche y sus derivados en los procesos de formación administrativos y contable, buenas prácticas de manufacturas y buenas practicas agrícolas.</p> <p>De igual formas, con el liderazgo del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el Ministerio de Cultura o los que hagan sus veces, se promoverá procesos de formación en saberes tradicionales asociados a la producción del Viche/Biche y sus derivados, teniendo en cuenta la reglamentación vigente sobre el Sistema Nacional de Cualificación.</p> <p>ARTÍCULO 5°. PROTECCIÓN CULTURAL DEL VICHE/BICHE. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura o el que haga sus veces, promoverá la elaboración e implementación del Plan Especial de Salvaguarda, en articulación con las comunidades y entidades competentes.</p> <p>Se faculta a las comunidades negras, afrocolombianas, al Gobierno Nacional o a los</p> | <p>Sin cambios</p> | |
| <p>colombiano, quienes deberán organizarse o asociarse para ejercer dicha actividad.</p> <p>Asimismo, se promoverá la protección de la propiedad intelectual, industrial, comercial y de producción del Viche/Biche y sus derivados de las comunidades productoras, en cualquier caso.</p> <p>ARTÍCULO 4°. PROMOCIÓN DEL VICHE/BICHE. El Gobierno Nacional y las demás entidades competentes impulsarán y promoverán a los y las productoras de Viche/Biche y sus derivados mediante asesoría, acompañamiento, financiación, fomento, comercialización, estrategias y las demás acciones que conduzcan al posicionamiento de estas bebidas artesanales y ancestrales del pacífico colombiano, nacional e internacionalmente.</p> <p>Con especial atención, se impulsará a aquellos productores y transformadores del Viche/Biche que se encuentren ubicados en las zonas rurales del Pacífico colombiano, conforme a lo dispuesto en el artículo 2 de la presente ley.</p> <p>El Gobierno Nacional brindará el apoyo técnico y financiero para la implementación del plan</p> | <p>dispuesto en el artículo 8 de la presente ley.</p> <p>Asimismo, se promoverá la protección de la propiedad intelectual, industrial, comercial y de producción del Viche/Biche y sus derivados de las comunidades productoras, en cualquier caso.</p> <p>Sin cambios</p> | <p>Se elimina el parágrafo para dejarlo únicamente en el artículo 8 con las modificaciones y claridades correspondientes.</p> <p>De igual manera, se ajusta redacción para dejar claridad de que las recomendaciones que haga la mesa serán vinculantes en el ejercicio de las facultades reglamentarias.</p> |
| <p>departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca para postular a esta práctica cultural y ancestral a los distintos programas de protección cultural que disponga el Estado colombiano en cabeza el Ministerio de Cultura o el que haga sus veces.</p> <p>ARTÍCULO 6°. CREACIÓN Y FUNCIÓN MESA TÉCNICA. Créase la Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros que estará conformada por delegados de las siguientes entidades:</p> <p>I. Diez delegados de Organizaciones de Vicheros /Bicheros (delegados de productores y transformadores).</p> <p>II. Un delegado del Ministerio de Cultura.</p> <p>III. Un delegado del Ministerio de Interior.</p> <p>IV. Un delegado del Ministerio de Agricultura.</p> <p>V. Un delegado del INVIMA.</p> <p>VI. Un delegado del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>VII. Un delegado de la Defensoría del Pueblo.</p> <p>VIII. Un delegado de cada uno de los gobiernos departamentales de la costa del pacífico colombiano.</p> <p>Esta mesa técnica sesionará de forma ordinaria por lo menos dos (2) veces al año y de forma extraordinaria cuando, por la naturaleza de los temas a tratar, así lo</p> | <p>ARTÍCULO 6°. CREACIÓN Y FUNCIÓN MESA TÉCNICA. Créase la Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros que estará conformada por delegados de las siguientes entidades:</p> <p>I. Diez delegados de Organizaciones de Vicheros /Bicheros (delegados de productores y transformadores).</p> <p>II. Un delegado del Ministerio de Cultura.</p> <p>III. Un delegado del Ministerio de Interior.</p> <p>IV. Un delegado del Ministerio de Agricultura.</p> <p>V. Un delegado del INVIMA.</p> <p>VI. Un delegado del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>VII. Un delegado de la Defensoría del Pueblo.</p> <p>VIII. Un delegado de cada uno de los gobiernos departamentales de la costa del pacífico colombiano.</p> <p>Esta mesa técnica sesionará de forma ordinaria por lo menos dos (2) veces al año y de forma extraordinaria cuando, por la naturaleza de los temas a tratar, así lo</p> | <p>Se elimina el parágrafo para dejarlo únicamente en el artículo 8 con las modificaciones y claridades correspondientes.</p> <p>De igual manera, se ajusta redacción para dejar claridad de que las recomendaciones que haga la mesa serán vinculantes en el ejercicio de las facultades reglamentarias.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>solicite alguno de sus integrantes.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La mesa técnica podrá invitar a sus sesiones a los funcionarios públicos, representantes del sector privado, académicos y demás personas que considere necesario.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La mesa técnica expedirá su propio reglamento interno para su correcto funcionamiento dentro de los tres (3) meses siguientes a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. El Gobierno Nacional en un término de seis (6) meses, en coordinación con la mesa técnica de Vicheros/Bicheros, reglamentará las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO CUARTO. La creación de la mesa técnica y el comité regulador no causarán honorarios ni ninguna compensación económica para sus miembros.</p> | <p>solicite alguno de sus integrantes.</p> <p><u>El Gobierno Nacional garantizará la participación de los delegados de las comunidades, sin excepción.</u></p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La mesa técnica podrá invitar a sus sesiones a los funcionarios públicos, representantes del sector privado, académicos y demás personas que considere necesario.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La mesa técnica expedirá su propio reglamento interno para su correcto funcionamiento dentro de los tres (3) meses siguientes a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. El Gobierno Nacional en un término de seis (6) meses, en coordinación con la Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros, reglamentará las disposiciones de la presente ley, <u>siempre y cuando no se consagre un término diferente.</u></p> <p><u>De igual manera, las recomendaciones de la mesa técnica serán vinculantes para el ejercicio de todas las facultades reglamentarias otorgadas en la presente ley.</u></p> | |
| <p>ARTÍCULO 8°. CONSEJO REGULADOR. Autorízese la creación de un Consejo Regulador del Viche/Biche y sus derivados, como instancia privada constituida por los productores y transformadores de la región que garantizará la calidad y técnicas de producción ancestral y artesanal del Viche/Biche y sus derivados, conforme a lo dispuesto en el estatuto vichero/bichero.</p> <p>Este consejo ejercerá la administración de la denominación de origen, previa autorización por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio. Esta función se podrá delegar en las distintas asociaciones adscritas a este consejo, en cada uno de los departamentos productores.</p> <p>PARAGRAFO PRIMERO. El consejo regulador estará conformado principalmente por las asociaciones productoras y transformadores del viche/Biche, y los delegados de los consejos comunitarios del territorio donde se produce o transforma el Viche/Biche.</p> | <p>ARTÍCULO 8°. CONSEJO REGULADOR. <u>Las comunidades podrán organizarse para la conformación del Consejo Regulador del Viche/Biche y sus derivados, como instancia privada constituida por los productores y transformadores del Viche/Biche que buscará preservar esta práctica ancestral y garantizar la calidad y técnicas de producción ancestral y artesanal del Viche/Biche y sus derivados.</u></p> <p>Este consejo podrá ejercer la administración de la denominación de origen <u>del Viche/Biche y sus derivados</u>, previa <u>solicitud y autorización</u> por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, <u>de acuerdo con la normatividad vigente sobre la materia.</u> Esta función se podrá delegar en las distintas asociaciones adscritas a este consejo, en cada uno de los departamentos productores.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El consejo regulador estará conformado principalmente por las asociaciones productoras y transformadores del viche/Biche, y los delegados de los consejos comunitarios del territorio donde se produce o transforma el Viche/Biche. <u>En todo caso, se garantizará la participación de los</u></p> | <p>Se modifica redacción para mejorar el entendimiento de lo dispuesto en este artículo.</p> <p>De igual manera, se modifica el parágrafo con el fin de dejar la claridad de que los miembros del Consejo Regulador y la Mesa Técnica no gozarán de honorarios o compensaciones únicamente por parte del Estado.</p> |
| <p>ARTÍCULO 7°. FUNCIONES DE LA MESA. La Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros tendrá como funciones, las siguientes:</p> <p>I. Realizar acciones para lograr la protección, salvaguarda y promoción del Viche/Biche y sus derivados como bebidas alcohólicas, ancestrales y tradicionales de la costa Pacífico colombiana.</p> <p>II. Brindar recomendaciones para un marco regulatorio especial de requisitos básicos de cumplimiento para la producción artesanal, comercialización y exportación del Viche/Biche y sus derivados.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El Gobierno Nacional en un término de seis (6) meses, en coordinación con la mesa técnica de Vicheros/Bicheros, Reglamentará las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. El Gobierno Nacional en un término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, creará y determinará las condiciones de funcionamiento del Consejo Regulador del Viche del Pacífico Colombiano atendiendo las recomendaciones de la mesa técnica de Vicheros/Bicheros.</p> | <p>ARTÍCULO 7°. FUNCIONES DE LA MESA. La Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros tendrá como funciones, las siguientes:</p> <p>I. Promover acciones para lograr la protección, salvaguarda y promoción del Viche/Biche y sus derivados como bebidas alcohólicas, ancestrales y tradicionales de la costa Pacífico colombiana.</p> <p>II. Brindar recomendaciones para un marco regulatorio especial de requisitos básicos de cumplimiento para la producción artesanal, comercialización y exportación del Viche/Biche y sus derivados.</p> | <p>Se elimina el parágrafo primero porque ya estaba incluida la misma disposición en el artículo 6.</p> <p>Se elimina el parágrafo segundo en el entendido del que el Consejo Regulador es una entidad privada, conformada por las comunidades.</p> <p>Se ajusta redacción.</p> |
| <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Este consejo regulador estará bajo la vigilancia y control de la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. La creación de la mesa técnica y el comité regulador no causarán honorarios ni ninguna compensación económica para sus miembros.</p> <p>ARTÍCULO 9°. MEDIDAS SANITARIAS. Cuando la producción del viche/biche no se destine al consumo propio de las comunidades negras, afrocolombianas, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor, la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados requerirá la obtención de los registros sanitarios correspondientes y demás los requisitos que establezcan las autoridades, así como la certificación del producto por parte del administrador de la denominación de origen, en los términos del artículo 3 de la presente ley.</p> <p>Con este fin, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y demás entidades competentes y, en atención a las recomendaciones de la Mesa</p> | <p><u>productores y los transformadores del Viche/Biche.</u></p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Este consejo regulador estará bajo la vigilancia y control de la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. La creación de la Mesa técnica y el Consejo Regulador no causarán <u>para sus miembros</u> honorarios ni ninguna compensación económica <u>por parte del Estado.</u></p> <p>ARTÍCULO 9°. REQUISITOS PARA PRODUCCIÓN. Cuando la producción del viche/biche <u>y sus derivados</u> no se destine al consumo propio de las comunidades negras, afrocolombianas, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor, la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados requerirá la obtención de los registros sanitarios correspondientes y demás los requisitos que establezcan las autoridades competentes.</p> <p>Con este fin, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y demás entidades competentes y, en atención a las recomendaciones de la Mesa</p> | <p>Se cambia la redacción del artículo.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>Técnica de Vicheros/Bicheros, determinará requisitos diferenciales para la producción y comercialización artesanal y ancestral del Viche/Biche y sus derivados, incluida su definición.</p> <p>De igual manera, se establecerán tarifas diferenciales para el cumplimiento por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano de todos los requisitos establecidos por las autoridades para la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados.</p> | <p>Técnica de Vicheros/Bicheros, determinará requisitos diferenciales para la producción y comercialización artesanal y/o ancestral del Viche/Biche y sus derivados, incluida su definición.</p> <p>De igual manera, se establecerán tarifas diferenciales para el cumplimiento por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano de todos los requisitos establecidos por las autoridades para la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados.</p> <p>Igualmente, se le aplicará a la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados las disposiciones incluidas en los artículos 14 y 15 de la Ley de 2005 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El Gobierno Nacional deberá expedir dicha reglamentación en un término de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. En ella establecerá regímenes diferenciales y de transición que correspondan con la realidad geográfica, social, económica y cultural de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.</p> | |
| <p>especial del que trata este artículo será expedido de manera gratuita en los primeros doce (12) meses transcurridos después de su creación por parte del INVIMA o quien haga sus veces, transcurrido dicho término el valor total del registro, permiso o notificación sanitaria será determinado de acuerdo con la realidad geográfica, social, económica y cultural de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.</p> <p>El Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial que regula este artículo, aplicará para la producción del viche/biche y sus derivados únicamente cuando este no se destine al consumo propio de las comunidades, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional a través del INVIMA o quien haga sus veces, contará con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para reglamentar lo dispuesto en este artículo. De conformidad a lo establecido en el artículo sexto de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 11°. APOYO DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES. Las Gobernaciones y las alcaldías municipales o</p> | <p>gratuita en los primeros veinticuatro (24) meses transcurridos después de su creación por parte del INVIMA o quien haga sus veces, transcurrido dicho término el valor total del registro, permiso o notificación sanitaria será determinado de acuerdo con la realidad geográfica, social, económica y cultural de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.</p> <p>El Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial que regula este artículo, aplicará para la producción del viche/biche y sus derivados únicamente cuando este no se destine al consumo propio de las comunidades, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional a través del INVIMA o quien haga sus veces, contará con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para reglamentar lo dispuesto en este artículo, conforme a lo dispuesto en los artículos 6 y 9 de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 11°. APOYO A LAS COMUNIDADES. El Gobierno Nacional, las Gobernaciones y las alcaldías municipales o distritales que</p> | <p>Se ajusta redacción para incluir al Gobierno Nacional.</p> |
| <p>De conformidad a lo establecido en el artículo sexto de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. En caso de que no se hubiese otorgado la protección de la denominación de origen dicho requisito no será necesario para la producción del Viche/Biche y sus derivados por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.</p> <p>ARTÍCULO 10°. REGLAMENTACIÓN INVIMA. Con el fin de generar las condiciones necesarias para la promoción de la producción artesanal del Viche/ Biche y sus derivados por parte de los productores de las comunidades negras, afrocolombianas del Pacífico colombiano, se creará un Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial que considere y preserve las prácticas de producción ancestral y artesanal, emitido por el INVIMA o quien haga sus veces, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se creará la categoría AE, artesanal étnica: para aquellas bebidas como el Viche/Biche o sus derivados elaboradas por los miembros de comunidades negras, afrocolombianas ubicadas en el pacífico colombiano. <p>El Registro, Permiso o Notificación Sanitaria</p> | <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Cuando la producción del Viche/Biche y sus derivados se haga para consumo propio de las comunidades o para la promoción de sus prácticas culturales, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor, no deberá cumplirse con lo dispuesto en este artículo, ni en el artículo 10 de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 10°. REGLAMENTACIÓN INVIMA. Con el fin de generar las condiciones necesarias para la promoción de la producción artesanal del Viche/ Biche y sus derivados por parte de los productores de las comunidades negras, afrocolombianas del Pacífico colombiano, se creará un Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial que considere y preserve las prácticas de producción ancestral y artesanal, emitido por el INVIMA o quien haga sus veces, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se creará la categoría AE, artesanal étnica: para aquellas bebidas como el Viche/Biche o sus derivados elaboradas por los miembros de comunidades negras, afrocolombianas ubicadas en el pacífico colombiano. <p>El Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial del que trata este artículo será expedido de manera</p> | <p>Se cambia el término con el fin de facilitar el cumplimiento de estos requisitos.</p> |
| <p>distritales que trata la presente ley brindarán el apoyo financiero, técnico o administrativo a los productores y transformadores del Viche/Biche para la implementación de lo dispuesto en esta ley, así como para la realización de los trámites requeridos para la producción artesanal y comercialización del Viche/Biche y sus derivados por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.</p> <p>ARTÍCULO 12°. El artículo 7 de la ley 1816 de 2016, quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 7. MONOPOLIO COMO ARBITRIO RENTÍSTICO SOBRE LA PRODUCCIÓN DE LICORES DESTILADOS. Los departamentos ejercerán el monopolio de producción de licores destilados directamente, que incluye la contratación de terceros para la producción de licores destilados y alcohol potable con destino a la fabricación de licores sobre los cuales el departamento contratante ostente la titularidad de la propiedad industrial.</p> <p>También, podrán permitir temporalmente que, la producción sea realizada por terceros mediante la suscripción de contratos adjudicados mediante licitación pública, en los</p> | <p>cuenten con actividad vichera/ bichera, podrán brindar apoyo financiero, técnico o administrativo a los productores y transformadores del Viche/Biche para la implementación de lo dispuesto en esta ley, así como para cumplir con lo requerido para la producción artesanal y/o ancestral, y la comercialización del Viche/Biche y sus derivados por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.</p> <p>ARTÍCULO 12°. El artículo 7 de la ley 1816 de 2016, quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 7. MONOPOLIO COMO ARBITRIO RENTÍSTICO SOBRE LA PRODUCCIÓN DE LICORES DESTILADOS. Los departamentos ejercerán el monopolio de producción de licores destilados directamente, que incluye la contratación de terceros para la producción de licores destilados y alcohol potable con destino a la fabricación de licores sobre los cuales el departamento contratante ostente la titularidad de la propiedad industrial.</p> <p>También, podrán permitir temporalmente que, la producción sea realizada por terceros mediante la suscripción de contratos adjudicados mediante licitación pública, en los</p> | <p>Se deja la redacción del artículo 12 en los términos en que fue reconocido el derecho de las comunidades negras, raizales y palenqueras por parte la corte constitucional en la Sentencia C-480 de 2019.</p> |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|--|-----------------------------|--|---|-----------------------------|
| <p>términos del artículo 8 de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO. Los cabildos indígenas y asociaciones de cabildos indígenas legalmente constituidos y reconocidos por el Ministerio del Interior en virtud de su autonomía constitucional, continuarán la producción de sus bebidas alcohólicas tradicionales y ancestrales para su propio consumo, máxime cuando se empleen en el ejercicio de su medicina tradicional. Estas prácticas formarán parte de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.</p> <p>Los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y sus Consejos Comunitarios, asociaciones de consejos comunitarios legalmente constituidos y reconocidos por el Ministerio del Interior, continuarán con la producción de las bebidas alcohólicas tradicionales y ancestrales para su propio consumo, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.</p> <p>No se le aplicará lo dispuesto en el inciso primero y segundo de este artículo a la producción del Viche/Biche y sus derivados por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano, cuando estos no sean producidos para el</p> | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="836 381 1047 649"> <p>consumo propio de las mismas. Sin embargo, se permitirá a las comunidades negras, afrocolombianas la comercialización del Viche/Biche y sus derivados durante la realización de eventos que exalten las expresiones culturales y ancestrales de estas comunidades.</p> <p>Para tales efectos se le aplicaran las disposiciones incluidas en los artículos 14 y 15 de la ley de 2005 de 2019.</p> </td> <td data-bbox="1047 381 1258 649"></td> <td data-bbox="1258 381 1469 649"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 649 1047 991"> <p>ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 y sus reglamentos.</p> <p>En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.</p> </td> <td data-bbox="1047 649 1258 991"> <p>ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 <u>y las disposiciones que la reglamenten.</u></p> <p>En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.</p> </td> <td data-bbox="1258 649 1469 991"> <p>Se ajusta redacción.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 991 1047 1061"> <p>ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción, promulgación y publicación.</p> </td> <td data-bbox="1047 991 1258 1061"> <p>ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> </td> <td data-bbox="1258 991 1469 1061"> <p>Se ajusta redacción.</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">6. PROPOSICIÓN.</p> <p>Con fundamento en las anteriores consideraciones, procedo a rendir INFORME DE PONENCIA POSITIVA y solicito dar primer debate al <i>Proyecto de Ley N° 198 de 2020 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley No.324 de 2020 Cámara, No.</i></p> | <p>consumo propio de las mismas. Sin embargo, se permitirá a las comunidades negras, afrocolombianas la comercialización del Viche/Biche y sus derivados durante la realización de eventos que exalten las expresiones culturales y ancestrales de estas comunidades.</p> <p>Para tales efectos se le aplicaran las disposiciones incluidas en los artículos 14 y 15 de la ley de 2005 de 2019.</p> | | | <p>ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 y sus reglamentos.</p> <p>En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.</p> | <p>ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 <u>y las disposiciones que la reglamenten.</u></p> <p>En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.</p> | <p>Se ajusta redacción.</p> | <p>ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción, promulgación y publicación.</p> | <p>ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> | <p>Se ajusta redacción.</p> |
| <p>consumo propio de las mismas. Sin embargo, se permitirá a las comunidades negras, afrocolombianas la comercialización del Viche/Biche y sus derivados durante la realización de eventos que exalten las expresiones culturales y ancestrales de estas comunidades.</p> <p>Para tales efectos se le aplicaran las disposiciones incluidas en los artículos 14 y 15 de la ley de 2005 de 2019.</p> | | | | | | | | | | |
| <p>ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 y sus reglamentos.</p> <p>En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.</p> | <p>ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 <u>y las disposiciones que la reglamenten.</u></p> <p>En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.</p> | <p>Se ajusta redacción.</p> | | | | | | | | |
| <p>ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción, promulgación y publicación.</p> | <p>ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> | <p>Se ajusta redacción.</p> | | | | | | | | |
| <p>483 de 2021 Senado "Por medio del cual se reconoce, impulsa y protege el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano", conforme al texto que se anexa.</p> <p>Con toda atención,</p>  <p>MAURICIO GÓMEZ AMÍN Senador de la República</p> <p style="text-align: center;">7. REFERENCIAS.</p> <p>Meza, Gorkys & Palacios. La ruta del viche. Producción, circulación, venta y consumo del destilado en el litoral Pacífico colombiano. Informe No. 11. ICANH- Universidad del pacífico.</p> | <p>Filipo Ernesto Burgos (2019). Intervención Universidad Externado de Colombia, Sentencia C-480 de 2020. Bogotá. Obtenida de: https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2019/C-480-19.htm</p> <p>Corte Constitucional (2019) Sentencia C-480 de 2020. M.P: Alberto Rojas Ríos. Bogotá.</p> <p>Juan David Gómez (2016). Viche, arrechón, tumbacatre: una breve guía a las bebidas tradicionales del Pacífico. Revista Arcadia. Obtenido de: https://www.revistaarcadia.com/agenda/articulo/viche-arrechon-tumbacatre-un-a-breve-guia-a-las-bebidas-tradicionales-del-pacifico/77143/#</p> <p>Liliana Martínez (2019) El viche: un destilado que representa el triunfo de una tradición. El Tiempo. Obtenido de: https://www.eltiempo.com/cultura/gastronomia/biche-es-un-destilado-colombiano-por-descubrir-425496 consulta hecha el 22 de julio de 2020.</p> <p>Euromonitor Internacional (2017). Obtenido de: http://www.euromonitor.com/.</p> <p>Consejo de Estado (2019). Sentencia 02830, Sala Plena Contenciosa Administrativa. M.P.: Carlos Enrique Moreno rubio. Bogotá.</p> <p>Andrés Ramírez Urbano (2019). Trabajo de grado: Evaluación de la denominación de origen como alternativa para la protección y promoción del Viche/biche de las comunidades negras del pacífico Colombiano. Universidad del Valle.</p> <p>Colectivo Destila Patrimonio (2018) Manifiesto de protección y conservación de la destilación del viche como práctica ancestral.</p> <p>OIM, USAID & Universidad Javeriana Cali (2018). Estudio de caracterización de la cultura del pacífico como bien económico y cultural. Caso: XXII festival de música del pacífico petronio álvarez 2018. obtenido de: https://www2.javerianacali.edu.co/sites/ujc/files/imce/libro_informe_petronio.pdf . colectivo Destila</p> <p style="text-align: center;">8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY N° 198 DE 2020 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 324 DE 2020 CÁMARA, NO. 483 DE 2021 SENADO</p> | | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| <p>"Por medio del cual se reconoce, impulsa y protege el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano y se dictan otras disposiciones".</p> <p>ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto reconocer, impulsar, promover y proteger el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y como patrimonio colectivo de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, e impulsar el aprovechamiento cultural y económico de la producción de estas bebidas por parte de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano.</p> <p>Para los fines de la presente Ley, se entenderá como Viche/Biche del pacífico aquella bebida obtenida de la destilación artesanal y/o ancestral del jugo fermentado de la caña de azúcar, elaborada por las comunidades negras del pacífico.</p> <p>ARTÍCULO 2°. PRODUCTORES Y TRANSFORMADORES DEL VICHE/ BICHE. Para efecto de la aplicación de esta ley, se entenderá como productores del Viche/Biche a aquellos miembros de las comunidades negras, afrocolombianas que desarrollan el proceso de destilación del Viche/Biche en los territorios colectivos ubicados en las zonas rurales del Pacífico colombiano.</p> <p>Así mismo, se entenderá por transformadores a aquellos miembros de las comunidades negras que desarrollan el proceso de transformación del Viche/Biche en los municipios o distritos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.</p> <p>ARTÍCULO 3°. PROTECCIÓN DEL VICHE/BICHE Y DENOMINACIÓN DE ORIGEN. Se reconoce a la producción del Viche/Biche y sus derivados como patrimonio colectivo de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del pacífico colombiano, quienes ejercerán de manera exclusiva la producción y transformación del Viche/Biche y sus derivados, en el marco de sus usos y costumbres, independientemente de su destinación final.</p> <p>Para los fines de la presente ley, se entenderá como origen de la producción del Viche/ Biche y sus derivados a la región pacífico colombiana, comprendida por los territorios étnicos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca, especialmente en aquellos territorios con vocación vichera/bichera.</p> <p>De igual manera, se entenderá como territorio étnico del Pacífico colombiano, en el que se desarrolla el proceso de destilación y transformación del Viche/Biche, a todo el territorio del departamento del Chocó; Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca; las comunidades de Guapi, Timbiquí y López de Micay en el departamento del Cauca; en el departamento de Nariño, Tumaco, Barbacoas,</p> | <p>Roberto Payán, Magüi Payán, el Charco, Santa Bárbara de Iscuandé y zonas aledañas que serán delimitadas mediante proceso de consulta o reglamentación de la ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que los transformadores puedan realizar la producción de los derivados del Viche/Biche en los distintos municipios o distritos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio o la que haga sus veces, por solicitud de las comunidades negras, afrocolombianas aquí enunciadas, el Gobierno Nacional o las entidades territoriales, protegerá la denominación de origen del Viche/Biche y sus derivados. En caso de ser otorgada esta declaración de protección, la administración de la denominación de origen será otorgada a los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas del Pacífico colombiano, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 de la presente ley.</p> <p>Asimismo, se promoverá la protección de la propiedad intelectual, industrial, comercial y de producción del Viche/Biche y sus derivados de las comunidades productoras, en cualquier caso.</p> <p>ARTÍCULO 4°. PROMOCIÓN DEL VICHE/BICHE. El Gobierno Nacional y las demás entidades competentes impulsarán y promoverán a los y las productoras de Viche/Biche y sus derivados mediante asesoría, acompañamiento, financiación, fomento, comercialización, estrategias y las demás acciones que conduzcan al posicionamiento de estas bebidas artesanales y ancestrales del pacífico colombiano, nacional e internacionalmente.</p> <p>Con especial atención, se impulsará a aquellos productores y transformadores del Viche/Biche que se encuentren ubicados en las zonas rurales del Pacífico colombiano, conforme a lo dispuesto en el artículo 2 de la presente ley.</p> <p>El Gobierno Nacional brindará el apoyo técnico y financiero para la implementación del plan especial de salvaguardia de los saberes y tradiciones asociadas al Viche/Biche del pacífico.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA- o quien haga sus veces, consolidará programas de formación para los productores del Viche/Biche y sus derivados en los procesos de formación administrativos y contable, buenas prácticas de manufacturas y buenas practicas agrícolas.</p> <p>De igual formas, con el liderazgo del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el Ministerio de Cultura o los que hagan sus veces, se promoverá procesos de formación en saberes tradicionales asociados a la producción del Viche/Biche y sus derivados, teniendo en cuenta la reglamentación vigente sobre el Sistema Nacional de Cualificación.</p> |
| <p>ARTÍCULO 5°. PROTECCIÓN CULTURAL DEL VICHE/BICHE. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura o el que haga sus veces, promoverá la elaboración e implementación del Plan Especial de Salvaguarda, en articulación con las comunidades y entidades competentes.</p> <p>Se faculta a las comunidades negras, afrocolombianas, al Gobierno Nacional o a los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca para postular a esta práctica cultural y ancestral a los distintos programas de protección cultural que disponga el Estado colombiano en cabeza el Ministerio de Cultura o el que haga sus veces.</p> <p>ARTÍCULO 6°. CREACIÓN Y FUNCIÓN MESA TÉCNICA. Créase la Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros que estará conformada por delegados de las siguientes entidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Diez delegados de Organizaciones de Vicheros /Bicheros (delegados de productores y transformadores). II. Un delegado del Ministerio de Cultura. III. Un delegado del Ministerio de Interior. IV. Un delegado del Ministerio de Agricultura. V. Un delegado del INVIMA. VI. Un delegado del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. VII. Un delegado de la Defensoría del Pueblo. VIII. Un delegado de cada uno de los gobiernos departamentales de la costa del pacífico colombiano. <p>Esta mesa técnica sesionará de forma ordinaria por lo menos dos (2) veces al año y de forma extraordinaria cuando, por la naturaleza de los temas a tratar, así lo solicite alguno de sus integrantes.</p> <p>El Gobierno Nacional garantizará la participación de los delegados las comunidades, sin excepción.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La mesa técnica podrá invitar a sus sesiones a los funcionarios públicos, representantes del sector privado, académicos y demás personas que considere necesario.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La mesa técnica expedirá su propio reglamento interno para su correcto funcionamiento dentro de los tres (3) meses siguientes a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. El Gobierno Nacional en un término de seis (6) meses, en coordinación con la Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros, reglamentará las disposiciones de la presente ley, siempre y cuando no se consagre un término diferente.</p> | <p>De igual manera, las recomendaciones de la mesa técnica serán vinculantes para el ejercicio de todas las facultades reglamentarias otorgadas en la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 7°. FUNCIONES DE LA MESA. La Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros tendrá como funciones, las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Promover acciones para lograr la protección, salvaguarda y promoción del Viche/Biche y sus derivados como bebidas alcohólicas, ancestrales y tradicionales de la costa Pacífico colombiana. II. Brindar recomendaciones para un marco regulatorio especial de requisitos básicos de cumplimiento para la producción artesanal, comercialización y exportación del Viche/Biche y sus derivados. <p>ARTÍCULO 8°. CONSEJO REGULADOR. Las comunidades podrán organizarse para la conformación del Consejo Regulador del Viche/Biche y sus derivados, como instancia privada constituida por los productores y transformadores del Viche/Biche que buscará preservar esta práctica ancestral y garantizar la calidad y técnicas de producción ancestral y artesanal del Viche/Biche y sus derivados.</p> <p>Este consejo podrá ejercer la administración de la denominación de origen del Viche/Biche y sus derivados, previa solicitud y autorización por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, de acuerdo con la normatividad vigente sobre la materia. Esta función se podrá delegar en las distintas asociaciones adscritas a este consejo, en cada uno de los departamentos productores.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El consejo regulador estará conformado principalmente por las asociaciones productoras y transformadores del viche/Biche, y los delegados de los consejos comunitarios del territorio donde se produce o transforma el Viche/Biche. En todo caso, se garantizará la participación de los productores y los transformadores del Viche/Biche.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Este consejo regulador estará bajo la vigilancia y control de la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. La creación de la mesa técnica y el Consejo Regulador no causarán para sus miembros honorarios ni ninguna compensación económica por parte del Estado.</p> <p>ARTÍCULO 9°. REQUISITOS PARA PRODUCCIÓN. Cuando la producción del viche/biche y sus derivados no se destine al consumo propio de las comunidades negras, afrocolombianas, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor, la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados requerirá la obtención de los registros sanitarios correspondientes y demás los requisitos que establezcan las autoridades competentes.</p> |

Con este fin, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y demás entidades competentes y, en atención a las recomendaciones de la Mesa Técnica de Vicheros/Bicheros, determinará requisitos diferenciales para la producción y comercialización artesanal y/o ancestral del Viche/Biche y sus derivados, incluida su definición.

De igual manera, se establecerán tarifas diferenciales para el cumplimiento por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano de todos los requisitos establecidos por las autoridades para la producción y comercialización del Viche/ Biche y sus derivados.

Igualmente, se le aplicará a la producción y comercialización del Viche/Biche y sus derivados las disposiciones incluidas en los artículos 14 y 15 de la Ley de 2005 de 2019.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Gobierno Nacional deberá expedir dicha reglamentación en un término de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. En ella establecerá regímenes diferenciales y de transición que correspondan con la realidad geográfica, social, económica y cultural de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Cuando la producción del Viche/Biche y sus derivados se haga para consumo propio de las comunidades o para la promoción de sus prácticas culturales, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor, no deberá cumplirse con lo dispuesto en este artículo, ni en el artículo 10 de la presente ley.

ARTÍCULO 10°. REGLAMENTACIÓN INVIMA. Con el fin de generar las condiciones necesarias para la promoción de la producción artesanal del Viche/ Biche y sus derivados elaborados por los miembros de comunidades negras, afrocolombianas del Pacífico colombiano, se creará un Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial que considere y preserve las prácticas de producción ancestral y artesanal, emitido por el INVIMA o quien haga sus veces, así:

- Se creará la categoría AE, artesanal étnica: para aquellas bebidas como el Viche/Biche o sus derivados elaborados por los miembros de comunidades negras, afrocolombianas ubicadas en el pacífico colombiano.

El Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial del que trata este artículo será expedido de manera gratuita en los primeros veinticuatro (24) meses transcurridos después de su creación por parte del INVIMA o quien haga sus veces, transcurrido dicho término el valor total del registro, permiso o notificación sanitaria será determinado de acuerdo con la realidad geográfica, social, económica y cultural de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.

El Registro, Permiso o Notificación Sanitaria especial que regula este artículo, aplicará para la producción del viche/biche y sus derivados únicamente cuando este no se destine al consumo propio de las comunidades, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional a través del INVIMA o quien haga sus veces, contará con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para reglamentar lo dispuesto en este artículo, **conforme a lo dispuesto en los artículos 6 y 9 de la presente ley.**

ARTÍCULO 11°. APOYO A LAS COMUNIDADES. El Gobierno Nacional, las Gobernaciones y las alcaldías municipales o distritales que cuenten con actividad vichera/ bichera, podrán brindar apoyo financiero, técnico o administrativo a los productores y transformadores del Viche/Biche para la implementación de lo dispuesto en esta ley, así como para cumplir con lo requerido para la producción artesanal y/o ancestral, y la comercialización del Viche/Biche y sus derivados por parte de las comunidades negras, afrocolombianas del pacífico colombiano.

ARTÍCULO 12°. El artículo 7 de la ley 1816 de 2016, quedará así:

ARTÍCULO 7. MONOPOLIO COMO ARBITRIO RENTÍSTICO SOBRE LA PRODUCCIÓN DE LICORES DESTILADOS. Los departamentos ejercerán el monopolio de producción de licores destilados directamente, que incluye la contratación de terceros para la producción de licores destilados y alcohol potable con destino a la fabricación de licores sobre los cuales el departamento contratante ostente la titularidad de la propiedad industrial.

También, podrán permitir temporalmente que, la producción sea realizada por terceros mediante la suscripción de contratos adjudicados mediante licitación pública, en los términos del artículo 8 de la presente ley.

PARÁGRAFO. Los cabildos indígenas y asociaciones de cabildos indígenas legalmente constituidos y reconocidos por el Ministerio del Interior en virtud de su autonomía constitucional, continuarán la producción de sus bebidas alcohólicas tradicionales y ancestrales para su propio consumo, máxime cuando se empleen en el ejercicio de su medicina tradicional. Estas prácticas formarán parte de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.

Los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y sus Consejos Comunitarios, asociaciones de consejos comunitarios legalmente constituidos y reconocidos por el Ministerio del Interior, continuarán con la producción de las bebidas alcohólicas tradicionales y ancestrales para su propio consumo, en el marco de sus usos, costumbres, cosmovisión y derecho mayor.

Bogotá D.C., 10 de junio de 2021

En la fecha se recibió Ponencia y texto propuesto para primer Debate del Proyecto de Ley N°. 198 de 2020 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley 324 de 2020 Cámara, No 483 de 2021 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE, IMPULSA Y PROTEGE EL VICHE/BICHE Y SUS DERIVADOS COMO BEBIDAS ANCESTRALES, ARTESANALES, TRADICIONALES Y PATRIMONIO COLECTIVO DE LAS COMUNIDADES NEGRAS AFROCOLOMBIANAS DE LA COSTA DEL PACÍFICO COLOMBIANO". Presentada por el Senador Mauricio Gómez Amín.

Cordialmente,

RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA
Secretario General
Comisión III – Senado.

ARTÍCULO 13°. PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES. Lo dispuesto en la presente ley deberá implementarse conforme a los derechos que le son propios a las comunidades étnicas conforme a lo dispuesto en la ley 70 de 1993 y las disposiciones que la reglamenten.

En todas las etapas reglamentarias, administrativas y de aplicación de la ley, se garantizará la participación de las comunidades étnicas involucradas.

ARTÍCULO 14°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.

**INFORME DE PONENCIA PARA
PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA
REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 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.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA
REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NO. 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".

TRÁMITE DEL PROYECTO

Origen: Congresual

Autores: Representante Rodrigo Rojas Lara, Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, Representante Diego Patiño Amariles, Representante Emeterio Montes De Castro, Representante Milton Angulo Viveros.

ANTECEDENTES

Esta iniciativa fue radicada por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, 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.

Artículo 9°. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.

Artículo 10°. Sistema de puntos de la licencia de conducción.

Artículo 11°. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas.

Artículo 12°. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

Artículo 13°. Vigencia.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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 Congresional presentado a consideración del Congreso de la República por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras 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.

OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

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.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El proyecto de ley consta de trece (13) artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

Artículo 1°. Objeto.

Artículo 2°. Principios generales.

Artículo 3°. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas.

Artículo 4°. Incorporación 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.

Artículo 5°. 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.

Artículo 6°. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano.

Artículo 7°. Otorgamiento licencia de conducción.

Artículo 8°. Requisitos para licencia de conducción.

1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1.1 Constitución Política de Colombia.

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.

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

1.2 Legales

Ley 769 de 2002 : "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"

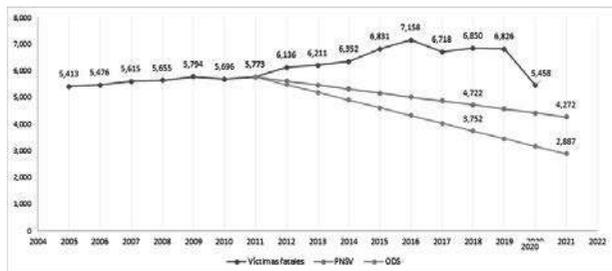
- **ARTÍCULO 4o. ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN-PROGRAMAS DE SEGURIDAD.** Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la formación técnica, 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.

| | |
|--|--|
| <p><u>PARÁGRAFO 1o.</u> 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. <u>(Subrayado fuera del texto)</u></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> <ul style="list-style-type: none"> 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. 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. 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>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</p> |
| <p>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: Maria 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>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</p> | <p>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) porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo.</p> <p>2. CONVENIENCIA DEL PROYECTO</p> <p>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 particulares. ¹ 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.</p> <p>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</p> <p>¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO</p> |

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



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>

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 2011-2020.³

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.

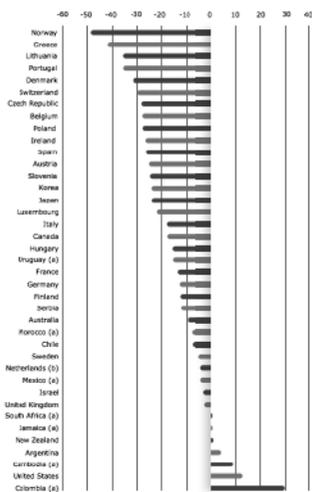
En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil cientos veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.⁴

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

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.

En comparación con otros países el porcentaje de siniestros en Colombia, es una cifra creciente año tras años; con excepción de 2020 dada su atipicidad.⁵

Figure 2. Percentage change in the number of road deaths, 2010-17

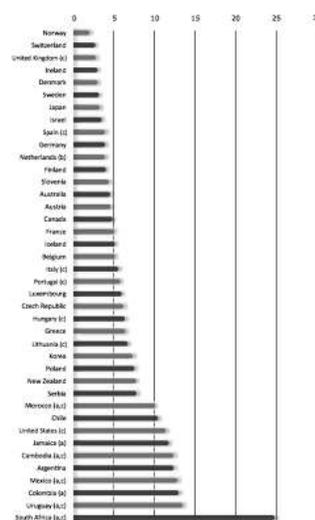


Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

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

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

Figure 5. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2018 or latest available



(a) Datos no disponibles por otros países y no calculados por ITF/OECD.
(b) Datos de la policía. (c) Datos de la policía. (d) Datos de la policía.
(e) Datos de la policía.

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

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 lograrán 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 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 salud.⁶

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

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.

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

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.
⁷ ídem

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 tránsito.⁸

Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:

Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene:

- 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.

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 él.⁹

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

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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

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>

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

- 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
- 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 quien presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito.
- 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

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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

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>

sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.

RELACION DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar 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 presente proyecto, de acuerdo al artículo 286; manifiesto que, esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés a los congresistas que participen en su discusión y votación, por ser un proyecto que no resulta en un beneficio particular, actual y directo en su favor, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la referida Ley 2003.

Ese beneficio particular se presenta cuando el congresista tiene un privilegio del cual no gozan el resto de los ciudadanos, es decir, no hay conflicto de interés cuando se trata del interés general, común a todos, es decir, si el interés se confunde con el que les asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio, en palabras del Consejo de Estado. El beneficio es actual cuando efectivamente se configura en las circunstancias presentes y es directo cuando se produce 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. En este caso, se trata de una norma de carácter general, que tiene por objeto eliminar el cobro por reconexión y reinstalación del servicio esencial de internet fijo para los estratos 1, 2 y 3 en todo el territorio nacional.

Sobre el respecto, el Consejo de Estado en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, hace las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el

asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna¹²(SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Sin embargo, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o debe presentar un impedimento.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

| ARTÍCULO | MODIFICACIÓN |
|--|---|
| ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial. | ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre; mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia <u>siniestralidad</u> vial. |
| ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin | ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las |

¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. Fl. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés). 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. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y (xiv) consumo de combustible. El Ministerio de La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto de 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 internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor,

que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. Las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).

CAPÍTULO III
Reformas al Código Nacional de Tránsito

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 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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.

CAPÍTULO III
Reformas al Código Nacional de Tránsito
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 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,

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.

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 digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

ARTÍCULO 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:

número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.

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.

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 digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

ARTÍCULO 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:

| | |
|---|--|
| <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado de 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 veintiún (21) 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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. 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</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, 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, en el marco de la autonomía de las mismas.</p> <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado de 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 veintiún (21) 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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los</p> | <p>valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:</p> <p>- Solo podrá conducir aquellos vehículos que el Ministerio de Transporte determine.</p> <p>- En el vehículo que conduzca, debe tener, en lugar visible la indicación de: "conductor novel" que señale su condición a los demás usuarios de la vía.</p> <p>- La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los sesenta kilómetros por hora (60 km/h), así la señalización permita una velocidad superior.</p> <p>PARÁGRAFO 3 º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, para reglamentar los relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el "permiso probatorio", para los conductores noveles."</p> <p>temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:</p> <p>- Solo podrá conducir aquellos vehículos que el Ministerio de Transporte determine.</p> <p>- En el vehículo que conduzca, debe tener, en lugar visible la indicación de: "conductor novel" que señale su condición a los demás usuarios de la vía.</p> <p>- La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los sesenta kilómetros por hora (60 km/h), así la señalización permita una velocidad superior.</p> |
| <p>ARTÍCULO 10. 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: 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 proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de</p> <p>PARÁGRAFO 3 º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) doce (12) meses, para reglamentar los relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el "permiso probatorio", para los conductores noveles."</p> <p>ARTÍCULO 9 4º. 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: 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 proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de</p> | <p>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>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 descuente automáticamente los puntos.</p> <p>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>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, para la reactivación de la licencia de</p> <p>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 descuente automáticamente los puntos.</p> <p>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</p> |

| | |
|---|--|
| <p>conducción se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas"</p> <p>sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p> <p>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>ARTÍCULO 9 Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así: <i>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</i> 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 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 adelantarse 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.</p> <p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO-9 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así: <i>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</i> 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 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</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>y límites de velocidad. No deben adelantarse 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 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. 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. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de</p> <p>Transporte para tal fin.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p> |
| <p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN FINAL</p> <p>Por las anteriores consideraciones, propongo a la Comisión Sexta, Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, darle Primer Debate al Proyecto de Ley No. 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", con modificaciones.</p> <p style="text-align: center;">  ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República </p> | <p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NO. 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"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".</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I Objeto y Principios Generales</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre; mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la siniestralidad vial.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, 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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>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>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. <i>Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés). 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. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionados con:</i> i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de</p> | <p>Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar <u>respeto de los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</u></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. Las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</p> <p>ARTÍCULO 4º. <i>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.</i></p> <p>ARTÍCULO 5º. <i>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, 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.</i></p> |
| <p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p 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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recatogue su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los</p> <p>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.</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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p><u>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, en el marco de la autonomía de las mismas.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. Presentar certificado de 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>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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría 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: 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 cuáles 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 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><u>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.</u></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 descuente automáticamente los puntos.</p> <p>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>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 style="text-align: center;">CAPITULO IV</p> <p style="text-align: center;">OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>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 prohíban. 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.</p> <p>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 style="text-align: center;">CAPITULO V</p> <p style="text-align: center;">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 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p> <p>ARTÍCULO 12. 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.</p> <p>ARTÍCULO 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> </div> |

CONTENIDO

Gaceta número 619 - jueves, 10 de junio de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA**Págs.****INFORMES DE CONCILIACIÓN**

| | |
|--|---|
| Informe de conciliación y texto conciliado al proyecto de ley número 318 de 2020 Senado, número 203 de 2019 Cámara, por medio del cual se fomenta la orientación socio-ocupacional en los establecimientos oficiales y privados de educación formal para la educación media..... | 1 |
|--|---|

PONENCIAS

| | |
|--|----|
| Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto del proyecto de ley número 198 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley número 324 de 2020 Cámara, número 483 de 2021 Senado, por medio del cual se reconoce, impulsa y protege el viche/biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y patrimonio colectivo de las comunidades negras afrocolombianas de la costa del Pacífico colombiano | 5 |
| Informe de Ponencia para primer debate en el Senado de la República y texto propuesto del Proyecto de Ley Número 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 | 14 |



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 278

Bogotá, D. C., jueves, 7 de abril de 2022

EDICIÓN DE 45 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 44 DE 2021

(junio 15)

El día quince (15) de junio de dos mil veintiuno (2021), siendo las diez y diecisiete minutos de la mañana (10:17 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en la Plataforma Zoom, con el fin de sesionar de manera no presencial.

La señora Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamada a Lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Agudelo Zapata Iván Darío

Bedoya Pulgarín Julián

Chagüi Spath Ruby Helena

González Rodríguez Amanda Rocío

Lobo Silva Griselda

Tamayo Pérez Jonatan

Trujillo González Carlos Andrés

Zabaraín Guevara Antonio Luis.

Señora Presidenta, hay quórum decisorio, hay ocho (8) Senadores presentes, si usted me lo permite, para leer el Orden del Día.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Besaile Fayad John Moisés

Castañeda Gómez Ana María

Guevara Jorge Eliécer

Serpa Moncada Horacio José.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Sí señor Secretario, muchísimas gracias, entonces continuemos con el orden del día por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señora presidenta.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Señor Secretario, me regala un minuto la palabra, antes de que inicie. Es que yo radiqué una proposición, para que me tenga en cuenta, señor Secretario y señora Presidenta, radiqué una proposición, y pido la palabra para una constancia. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señora Senadora, ya en un momento le digo a la secretaria ejecutiva que me manden por favor la proposición radicada por la honorable Senadora Griselda, que me la envíen por favor. Señora Presidenta, vamos a dar lectura al Orden del Día.

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión no presencial del día martes 15 de junio de 2021, a las 10:00 a. m.

I

Llamado a lista

II

anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley

III

Consideración y aprobación de las siguientes actas

Acta número 33-20, de la sesión del día 21 de mayo de 2020

Acta número 34-20, de la sesión del día 27 de mayo de 2020

Acta número 18-20, de la sesión del día 21 de octubre de 2020

Acta número 29-21, de la sesión del día 16 de marzo de 2021

IV

Discusión y votación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley

1. **Proyecto de ley número 295 de 2020 Senado**, por medio de la cual se expide el código nacional de tránsito fluvial.

Publicada en la Gaceta del Congreso número 474 de 2021.

Autor: honorable Senador *Horacio José Serpa Moncada*.

Ponente: honorable Senador *Horacio José Serpa Moncada*.

2. **Proyecto de ley número 332 de 2020 Senado**, por medio del cual se amplían de manera temporal y transitoria los efectos de los artículos 8° y 9° del Decreto ley 819 de 2020 y el artículo del Decreto ley 517 de 2020 y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la Gaceta del Congreso número 510 de 2021.

Autora: honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella*.

Ponente: honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath*.

3. **Proyecto de ley número 466 de 2021 Senado**, por medio de la cual se dictan normas encaminadas a reconocer la transmisión de los saberes culturales, fomentar y promover la sostenibilidad de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales y del patrimonio cultural en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la Gaceta del Congreso número 541 de 2021

Autora: honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath* y otros.

Ponente: honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath*.

V

Lo que propongan los honorables Senadores

La Presidenta,

Amanda Rocío González Rodríguez.

La Vicepresidenta,

Ana María Castañeda Gómez.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día señora Presidenta. Si usted me lo permite, para someter a su aprobación.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Coloquemos en consideración señor Secretario, el Orden del Día para la aprobación.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señora Presidenta. Se dio lectura al Orden del Día haremos votación nominal.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | Sí | Bedoya Pulgarín Julián | Sí |
| Besaile Fayad John Moisés | | Castañeda Gómez Ana María | |
| Chagüi Spath Ruby Helena | Sí | González Rodríguez Amanda R. | Sí |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | Sí |
| Serpa Moncada Horacio J. | Sí | Tamayo Pérez Jonathan | Sí |
| Trujillo González Carlos A. | Sí | Zabaraín Guevara Antonio L. | Sí |
| | | Total votos | 9 |
| | | Votos favorables | 9 |

Señora Presidenta, nueve (9) votos por el sí, ha sido aprobado el Orden del Día leído.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Muchísimas gracias. Entonces ahora sí le doy la palabra a la Senadora Griselda, que me estaba pidiendo el favor Senadora Griselda, tiene la palabra.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias señora Presidenta. Lo primero, es una proposición que debe constar en manos ya de la secretaría, para que el señor Secretario, además nos anuncie el proyecto de ley, no sé, yo creo que el señor Secretario nos anuncia y la constancia ... no sé, sumercé decide si la hacemos ahora o más adelante, es el tiempo que sumercé me quiera dar, si lo hacemos ahora.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Sí, tranquila Senadora, para continuar con el Orden del Día, si quiere lea su constancia.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias señora Presidenta por darme este tiempo tan importante aquí en la comisión. Yo quiero referirme a un hecho muy puntual y que también es tema de nosotros la comisión sexta, estimados Congresistas Colombianos y Colombianas, ¿por

qué tomo la palabra hoy? hoy tomo la palabra en esta comisión, para rechazar de la manera más enfática, el abominable asesinato del joven Harold Angulo, conocido bajo su nombre artístico como Junior Jein, cuya vida fue cegada por manos criminales este domingo 13 de junio en Cali. Junior Jein era un conocido... un reconocido artista urbano del pacífico Colombiano, oriundo de Buenaventura, uno de los impulsores más destacados de la expresión musical de la salsa-shop y además, muy comprometido con las causas sociales, particularmente se recuerda su apoyo a los familiares de la espantosa masacre de llano verde, del 11 de agosto del 2020, cuando cinco niños fueron torturados y asesinados por hombres armados. Es particularmente doloroso este crimen, no es concebible que la violencia se ensañe con jóvenes que dedican su vida al arte y a la cultura popular. Senadores, recientemente jóvenes artistas nos han conmovido como, los casos de Lucas Villa en Pereira, y de Nicolás Guerrero también en Cali, que como Junior Jein habían mostrado públicamente su respaldo al paro Nacional y su rechazo a los abusos policiales. Desde aquí hago un llamado a la reconciliación de la familia Colombiana, para aprender a resolver nuestras diferencias sin violencia, nosotros como exguerrilleros concebimos siempre la posibilidad de hacer el tránsito a la lucha política sin armas, pero sólo a través del diálogo directo con las víctimas de este largo conflicto, hemos empezado a dimensionar, Senadores, la profundidad de la degradación que impone la violencia en la vida de las comunidades, y por eso hoy invito a todos los partidos políticos, a las organizaciones sociales y a la ciudadanía en general, a que erradiquemos para siempre la violencia y encontremos el camino donde todos y todas podamos salir adelante como sociedad, y este es el mensaje que ellos, los artistas nos brindan a través de sus expresiones, somos un país diverso, con muchas culturas, con diferentes identidades y una infinidad de ideas, las cuales deben unirnos en pro de la construcción de la paz y de la vida, por el que puedan transitar las próximas generaciones, que el legado de quienes hoy nos dejan, ilumine el camino de Colombia y rechazamos la violencia, venga de donde venga. Muchas gracias, señora Presidenta y muchas gracias Senadores, por permitirme la palabra.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias a usted Senadora Griselda, continuemos con el Orden del Día señor Secretario por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señora Presidenta, es que como hasta ahora me radicaron la proposición, ya teníamos organizado el Orden del Día sobre los anuncios, entonces ya estamos organizando una modificación para poder hacer... ayudarle a la Senadora Griselda, el cual le recomendamos, Senadora, que su equipo nos

ayude un poquito con anterioridad, para este tipo de cosas, pero ya lo estamos haciendo, proyectos de ley siguiente punto del día del Orden del Día, señora Presidenta, proyectos de ley para anunciar.

El honorable Senador John Moisés Besaile Fayad:

Señor buenos días.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Senador cómo está, buen día, presente el Senador.

Honorable Senador John Moisés Besaile Fayad:

Saludo a todos los colegas, señora Presidenta buenos días, Jhonny Besaile presente, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Bienvenido Senador, muy buenos días.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Señor Secretario, buenos días, un saludo para todas las Senadoras y Senadores, y que resisto al Covid, resistencia.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Anuncios, gracias Senadores.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias a Dios, Senador Guevara.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muy bien, anuncios.

- **Proyecto de ley número 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 seguro mediante la seguridad vial, bajo el enfoque del sistema seguro y se dictan otras disposiciones.** Ponente, la honorable Senadora Ana María Castañeda.
- **Proyecto de ley número 397 de 2021 Senado, por la cual se declara patrimonio histórico y cultural de los municipios de Suratá y Matanza del Departamento de Santander, exaltando su condición de escenario para la construcción de la República.**

Publicado en la *Gaceta del Congreso* del 2021,

Ponente, la honorable Senadora Ana María Castañeda.

- **Proyecto de ley número 372 de 2020 Senado, por medio de la cual se dictan las bases de la política nacional de investigación**

científica, desarrollo tecnológico, innovación para la seguridad farmacéutica y se dictan otras disposiciones.

Ponente, el honorable Senador *Iván Darío Agudelo*.

- **Proyecto de ley número 380 de 2021 Senado, número 206 de 2020 Cámara, por el cual se declara patrimonio cultural e inmaterial de la nación la hermandad nazarena del Municipio de Santiago del Tolú, Departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.**

Ana María Castañeda

- **Proyecto de ley número 474 de 2021 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 2027 de 2020 que establece la amnistía a los deudores de multas de tránsito.**

Honorable Senador *Jonatan Tamayo Pérez*.

- **Proyecto de ley número 336 de 2020 Senado, por medio del cual se modifica las disposiciones contempladas en el Decreto legislativo 662 de 2020.**

Publicado en la *Gaceta del Congreso* número **433 de 2021** radicado y solicitado por la honorable Senadora *Griselda Lobo*.

Anunciados los proyectos de ley, señora Presidenta.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Señor Secretario, señora Presidenta.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, Senador.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Una recomendación, no sé, por qué no incluyen los proyectos de ley que están para debatirse el día de hoy, en caso de que se quede alguno, pues de una vez quedan ya incluidos en el Orden del Día siguiente. Es una recomendación.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Perfecto, ya lo hacemos Senador.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias Senador.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

No los habíamos anunciado, porque la señora Presidenta quería evacuar esos tres proyectos de ley, pero por recomendación respetuosa del Senador Serpa, Presidenta, si usted me lo permite, les voy a dar anuncio también.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Anunciémoslos señor Secretario por fa.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proyecto de ley 295 de 2020 Senado, por medio de la cual se expide el código Nacional de tránsito fluvial.

Ponente *Horacio José Serpa Moncada*.

Proyecto de ley número 332 de 2020 Senado, por medio de la cual se amplía de manera temporal y transitoria los efectos de los artículos 8° y 9° del Decreto 819 de 2020 y el artículo del Decreto ley 517 de 2020 y se dictan otras disposiciones.

Ruby Helena Chagüi

Proyecto de ley número 466 de 2021 Senado, por medio de la cual se dictan normas encaminadas a reconocer la transmisión de los saberes culturales, fomentar y promover la sostenibilidad de los oficios artísticos de la industria creativa y cultural del patrimonio cultural en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Ruby Helena Chagüi.

Señora Presidenta, han sido anunciados los proyectos de ley para la siguiente Sesión de esta Comisión. Siguiendo punto del orden del día, Presidenta, si me lo permite.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Continúe señor Secretario, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señora Presidenta; consideración y aprobación de las siguientes actas: acta número 33 de 2020, Acta 34 de 2020, Acta 18 de 2020, y Acta 29 de 2021. Señora Presidenta, 4 actas que fueron allegadas a los correos con anterioridad de los honorables Senadores, para poner en discusión y si usted lo permite hacer votación nominal, de estas cuatro actas de la Comisión Sexta Constitucional permanente.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Hagamos la votación señor Secretario, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señora Presidenta. Nuevamente Acta 33 de 2020, Acta 34 de 2020, Acta 18 de 2020, Acta 21 de 2020.

El Honorable Senador Julián Bedoya Pulgarín:

Secretario, Julián Bedoya se abstiene de participar en la votación de las actas, me retiro de la plataforma, muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Se certifica y deja constancia, que el Senador Julián se retira de la plataforma. Al equipo, apenas votemos, por favor, las actas, volver a hacerle reintegro, de la votación de estas actas.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | Sí | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | Sí | Castañeda Gómez Ana María | |
| Chagüi Spath Ruby Helena | Sí | González Rodríguez Amanda R. | Sí |
| Guevara Jorge Eliécer | Sí | Lobo Silva Griselda | Sí |
| Serpa Moncada Horacio J. | Sí | Tamayo Pérez Jonathan | Sí |
| Trujillo González Carlos A. | Sí | Zabaraín Guevara Antonio L. | Sí |
| | | Total votos | 10 |
| | | Votos favorables | 10 |

Señora Presidenta, se ha aprobado el punto de las actas, con diez (10) votos positivos han sido aprobadas las actas del día de hoy. Señora Presidente, si me lo permite, continuamos con el orden del día.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Continuemos con el Orden del Día, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias Presidenta; discusión y votación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley: **Proyecto de ley número 295 de 2020 Senado**, por medio de la cual se expide el código nacional de tránsito fluvial. publicado en la *Gaceta del Congreso* número 474 de 2021, autor y ponente el honorable Senador Horacio José Serpa Moncada.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Por aquí ando.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta; el honorable Senador ponente está en disposición para que le dé el uso de la palabra.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Señor Senador Serpa, tiene usted la palabra para explicar su proyecto.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Presidenta, muchísimas gracias a usted, excúseme estar acá en un vehículo, pero tuve un tema familiar, la presentación de la clausura de mi hijo en el jardín infantil, no podía perderlo, por eso pues estoy acá saliendo de ese evento, pues familiar, Mil gracias a todos ustedes, y a usted, Jorge, a los colegas por esta oportunidad, lo primero que quiero...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Se le fue el sistema de audio y de internet al Senador Serpa, ¿cierto? puede ser que me esté fallando a mí el internet.

El honorable Senador Guevara Jorge Eliécer:

Si se le fue a él.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Si, por favor a los miembros del equipo del Senador Serpa, por favor.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

¿Ya Senador Serpa?

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Hola, hola, estoy aquí, ¿me oyen? sí.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ya perfecto.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Sí, pero se había ido la señal.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Me voy a quitar esto, excúseme. Entonces, qué debo decir acerca de esa solicitud, pues no me parece, si nuestra actividad legislativa como Congresista, no se puede ver limitada por las interpretaciones que hacen algunos, sobre los alcances de los proyectos de ley, este proyecto de ley, tiene un carácter general, que nada, absolutamente nada afecta de manera particular o específica los derechos e intereses, incluso en la normatividad local, de las diferentes comunidades. ¿Qué es lo que busca este proyecto?, pues aclarar, delimitar, precisar el marco normativo del transporte fluvial y los elementos que lo complementan, creo yo, y esa será mi tarea como ponente y autor, pues que esta iniciativa sea en beneficio del País, pero necesitamos este marco legal, para que la navegabilidad de los ríos sea una realidad, para que de verdad podamos adentrarnos en el multimodalismo, que es el motor, pues, del desarrollo económico y social. Así que pues de forma muy, muy respetuosa, le suplicó a los colegas que avancemos en esta discusión, a cerca del trámite de la, de la iniciativa, si, voy a desconectar acá mí mi video para que tengamos mejor señal, porque de todas formas, está la presentación, es la primera vez que se presenta este proyecto de ley, esta iniciativa fue radicada el 20 de septiembre del año pasado, por Secretaría General del Senado, y pues fue enviado a Comisión Sexta por su competencia en materia de estudio, Horacio José Serpa es el autor del, del proyecto, y adicionalmente la iniciativa, el pasado 27 de noviembre del año pasado, repito, pues se convocó a una audiencia pública en la que participó el Ministerio de Transporte, la DIMAR del Ministerio de la Defensa, los diferentes gremios, en fin colegas, hemos hecho muchas, demasiadas reuniones para tratar de avanzar en este código fluvial, ya logramos consenso, y yo debo decir que con el Ministerio de Transportes se ha avanzado, hay un concepto general positivo, la DIMAR y la Armada Nacional tienen algunas preocupaciones, e hicimos, quiero dejarlo claro, aquí al inicio de esta presentación, un acuerdo, dejar unas constancias radicadas para que antes de avanzar en Plenaria de Senado, si es aprobado este proyecto aquí en Comisión Sexta, tengamos ya el texto armonizado, es un compromiso que hizo el Senador Horacio

José Serpa con el señor Ministro de la Defensa Nacional, con el doctor Diego Molano, con sus asesores, con su equipo técnico, para que haya total tranquilidad, porque avanzamos, pues porque estamos en la última semana del período legislativo, y yo quiero pues que el tema no se nos quede en remojo, ya hemos avanzado mucho, sí, pero nos hacen falta algunas cosas por aclarar, por eso y lo ponemos en consideración, con el compromiso dejar absolutamente todas las constancias que ha enviado el Ministerio de la Defensa, la Armada Nacional, la DIMAR, para avanzar en este propósito. Ahora sí a cerca del objeto del proyecto: ¿qué buscamos? pues expedir un código Nacional de Tránsito Fluvial, por medio del cual se regula el tránsito fluvial, se determinan las autoridades administrativas, regulatorias y de control operativo, así como el régimen de infracciones, sanciones y algunos procedimientos de control; también se incluyen estándares técnicos de operaciones, renovación con base en estándares Internacionales, con el objetivo de ofrecer mayor seguridad y eficiencia a las operaciones fluviales del País.

¿Qué buscamos en concreto?, mayor competitividad en Colombia a través del multimodalismo, que no solamente se usa el transporte terrestre, sino que nosotros y aéreo pues, sino que también logremos nosotros en Colombia, utilizar nuestros ríos para transportar, si hay multimodalismo, hay mejores precios que se van a ofrecer a los ciudadanos por los productos transportados, por todos los ríos del País, el transporte multimodal es aquel en el que el escenario, es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte, esto quiere decir que es una articulación entre los diferentes modos de transporte, con el fin de realizar operaciones más eficientes y más eficaces, por eso lo que buscamos con este proyecto de ley, es permitir al País tener un modo fluvial eficiente, sostenible para el medio ambiente, seguro el cual tiene la capacidad de transformar social y económicamente a Colombia, para que nosotros en Colombia, y creo yo que es una de nuestras labores en esta Comisión y pues en el Congreso de la República, consiga ese objetivo de ser uno de los países más competitivos de América latina, en el próximo año 2030, pues deben superar grandes retos que enfrenta el País en materia de infraestructura, en transporte y en logística, hoy en día hay un problema de competitividad del transporte Nacional, tenemos una baja calificación en los índices de competitividad de los órganos como el consejo privado de competitividad, y el foro económico mundial, de acuerdo con ese consejo privado de competitividad, ojo, oigan esto por favor, para el año 2018, más del 80% de la carga fue transportada por vía terrestre por carretera, el 16% vía férrea, y solamente el 2% de la carga en nuestro País, el 2 el 2% se transportó por modo fluvial, además, mientras la inversión en carreteras representó el 71% de la inversión Pública en el sector transporte,

para el 2018 la inversión pública, por favor, póngale atención a esto, en el modo fluvial, para el transporte fluvial representó el 0.37% del total de la inversión, ni siquiera el 1%, de lo que gastamos nosotros de la inversión pública, digamos, tuvo el uso para el modo fluvial, eso es desafortunado.

Entonces, este proyecto de ley responde a algunos problemas que se han identificado, hay sobrecostos en el transporte fluvial que representan pues algunas ineficiencias en el sector, hay limitaciones logísticas del País que limita la multimodalidad en el transporte, y hay un rezago en la competitividad. Así fue como nace éste proyecto, que por supuesto, siempre fue consultado con el Ministerio de Transporte, los sobrecostos tienen que ver con exigencias en algunas operaciones marítimas, que se extienden a las operaciones fluviales, por ejemplo, la contratación de unos pilotos prácticos para mover carga seca en el río, la necesidad de contar con doble remolcador o el cobro del muellaje por día y no por metro del hora por hora, en fin, si nosotros buscamos es generar mayor competitividad en el país, hay limitaciones en la multimodalidad del transporte en Colombia, y estas terminan afectando la competitividad del país, como lo demuestra en los diferentes ranking Internacionales, como el de competitividad, como el reporte global de competitividad del foro económico Mundial, según este, en el año 2019 el País se ubicó en el puesto 57 entre 141 Países, avanzando tan solo cuatro posiciones frente al año 2016, para el 2019 Colombia seguía rezagado en competitividad del transporte frente a otros países Latinoamericanos como Chile, que tiene el puesto 33, México 48 y Uruguay el puesto 54. Este proyecto de ley se adapta a las prioridades definidas por el Gobierno Nacional en la Ley 1955 del 2019, que es nuestro Plan Nacional de Desarrollo, particularmente en lo relacionado con el fortalecimiento de la movilidad de la carga, a través de los medios de transporte marítimo y fluvial, toda vez que en Colombia se realizan 22.000, casi 23.000 arribos anuales a los puertos, los cuales requieren de seguridad y protección para la prevención de eventos adversos.

De igual forma, la iniciativa, ya lo decía, es coherente con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo en lo, en lo que tiene que ver o en lo relacionado con la expedición de reglamentaciones, de ajustes necesarios en las normas, para que contribuyan al desarrollo y promoción del transporte fluvial en Colombia, algunas ventajas, sí, algunas ventajas del transporte fluvial, a pesar por supuesto que el modo, digamos, carretero es eficiente para ciertos trayectos, se ha diagnosticado que una de las principales ventajas del intermodalismo, es la reducción de costos, para el transporte de cargas en largas distancias, por ejemplo en el caso del corredor Barranquilla, Tocancipá transportar 1.000 toneladas de acero, utilizando tanto el modo fluvial, férreo y carretero, representa una reducción de más de la tercera parte, del 36%, frente al costo de movilizar la carga únicamente utilizando el modo terrestre. Sin embargo, los diferentes resultados de

la encuesta Nacional logística para el 2018, revelan que Colombia aún presenta desafíos en materia de eficiencia y calidad en los procesos logísticos, algún ejemplo, por cada \$100 pesos de lo recaudado por la venta un producto, una empresa debe dedicar 13.5 a su costo logístico, cifra que reporta... que duplica lo reportado en promedio por los Países de la OCDE, sí, este pues esto termina limitando la competitividad del País.

Algunos avances del País en materia fluvial: El País ha tenido avances institucionales importantes para enfrentar las limitaciones de competitividad del sector fluvial Colombiano, del Plan Nacional de Desarrollo del 2018 al 2020, ofreció un avance de materia multimodalidad de transporte, incluyendo para el componente fluvial, la conexión de los puertos marítimos de Barranquilla y Santa Marta; otro avance importante fue la expedición de la política nacional logística a través del documento CONPES 3982 del año pasado, en donde pues se actualizaron ligamientos expedidos en el año 2008 y se fortaleció el modo de transporte multimodal en Colombia, incluyendo algunas ventajas del transporte de carga fluvial, movimiento de carga fluvial, reparamiento y rehabilitación de estructura fluvial.

De igual forma, colegas, el documento CONPES 4028 del 16 de marzo del 2021, que son los lineamientos de la política de riesgo contractual del estado para proyectos de infraestructura en vías fluviales y canales navegables con participación privada, también representa un avance al esclarecer lineamientos de política de riesgo contractual, para que el Estado en este tipo de proyectos, ya que la norma vigente no cuenta con lineamientos.... perdón, actualizados para la asignación de riesgos, en los proyectos de transporte, entonces que tenemos nosotros, pues seguir avanzando, este proyecto de ley no tiene ninguna clase de impacto fiscal a cargo de la Nación, y ofrece un código propio para el tránsito fluvial en Colombia, este proyecto está estructurado en 4 libros y 79 artículos, el libro primero contiene 7 títulos que incluyen las disposiciones generales, las autoridades los registros de información, vías fluviales, licencia del tripulante, embarcaciones fluviales, matrícula e patente en navegación de embarcaciones y control fluvial; el libro segundo contiene cuatro títulos que incluye sanciones, infracciones, procedimientos y medidas de prevención; el tercer libro incluye las especies penales; y el cuarto libro contiene las disposiciones finales, incluidas las derogatorias y la vigencia, algunos consensos logrados, e insisto no hemos logrado el consenso general, sí, pero yo sí creo que se ha avanzado, y se ha avanzado bastante, este texto que se presenta a consideración se elaboró con total acompañamiento, decía yo, del Ministerio del Transporte, la señora Ministra Ángela María Orozco radicó hace unos días pues el concepto positivo, y reconoce algunas fortalezas en las iniciativas del proyecto de ley, acaba con la dispersión de competencias y la elocución entre éstas, entre autoridades fluviales, las derogatorias

y subrogatorias de este proyecto de ley, permiten que las normas relativas al tránsito se distingan con claridad, de aquellas sobre el transporte y la actividad portuaria fluvial, que seguirán en la Ley 1242 del 2008, creando pues un sistema normativo armónico y concordante, concede además, seguridad jurídica, y propende por una regulación clara y transparente ante las reglas de juego; crea un sistema de supervisión integral y armónica a las actividades y a los sujetos intervinientes en el tránsito, además el Ministerio de Transporte resalta los siguientes aspectos del proyecto de ley, se incluyen principios rectores para la aplicación del código propuesto, destacando la competitividad, la seguridad al usuario, la movilidad, la calidad, la legalidad, el libre acceso, la libre circulación, adicionalmente, el proyecto de ley presenta un esquema estructurado y claro de control fluvial, sobresale la inclusión de normas relacionadas con las vías fluviales, se incluyen disposiciones para la navegación nocturna, el artículo 19, en su párrafo segundo se destaca el régimen sancionatorio del libro 2; el segundo libro de este proyecto de ley, donde se relacionan sanciones e infracciones con garantías constitucionales, el Ministerio de Transporte encuentra conveniente los valores de las multas por infracciones de tránsito fluvial, las especies penales en materia de tránsito fluvial establecidas en el libro tercero, como les dije ahora, y los sistemas de fijación de tarifas de las especies penales, con tribunal con la realización de trámites controlados, normalizados y regulados ante las diferentes autoridades de tránsito fluvial, se destacan medidas preventivas, en fin, digamos, hay un buen concepto por lo que tiene que ver o por parte del Ministerio de Transporte, nos han hecho una solicitud y se ha radicado una proposición modificativa del artículo 5° del proyecto, del proyecto de ley, que está avalada por el Ministerio de Transporte, y para la cual pues por supuesto pido el apoyo a los diferentes Senadores, hay consensos pendientes, pero les quiero pedir el favor que me permitan avanzar, sí, les cuento yo estuve con DIMAR en la bahía Cartagena, estuvimos revisando algunas operaciones marítimas, estuve con DIMAR, y buena parte de la jefatura de la Armada Nacional, aquí en Bogotá, el segundo comandante de la Armada, varios Almirantes analizando esto, y hemos podido avanzar, sí, completamente, no, entonces, también quiero ser muy sincero al traer a colación los argumentos que ha presentado la DIMAR y la Armada Nacional por parte del Ministerio de la Defensa, con quien quiero dejar claro, tengo comunicación permanente, sí, ellos proponen 16 ajustes al articulado del proyecto de ley, y mi compromiso con el señor Diego Molano, Ministro de la Defensa Nacional, es revisar, buscar el consenso para que en segundo debate ante plenaria del senado de la República, pues ya tengamos mayor claridad. La Armada Nacional aduce los siguientes argumentos, hay un desconocimiento de las autoridades y conceptos en vías fluviales y aéreas marítimas, hay contradicciones a nivel de control operativo para la Armada, hay interpretación

en la aplicación de instrumentos internacionales del ámbito marítimo, hay aspectos de la reglamentación de reglamentación por la DIMAR, sobre temas de naves, artefactos navales, astilleros, pilotos prácticos, medios marinos, licenciamiento y algunos procedimientos administrativos, pero quiero colegas dar tranquilidad a la Comisión Sexta, que en comunicación directa, insisto, para el señor Ministro de la Defensa, llegamos a un acuerdo de permitir que esta iniciativa avance en primer debate, y radicar el día de hoy la constancia de las 16 propuestas del Ministerio de la Defensa, con el fin de que sean concertadas directamente entre las carteras de Transporte y Defensa Nacional, para los debates posteriores de esta iniciativa, por esto y con total convicción, sí quiero pedirle a los colegas que me apoyen en este trámite del proyecto de ley en primer debate, y decirle que los dos Ministerios, tanto Ministerio de Transporte y Ministerio de la Defensa, están de acuerdo en que ellos son los que tienen que lograr los consensos en la continuación del trámite de este proyecto, para nada Horacio José lo que busca es un choque de trenes entre estos dos Ministerios, por el contrario, lo que buscamos es mayor competitividad al País, eso va a ayudarle a todos los ciudadanos, pero pues hay diferencias de conceptos entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transporte.

Mi labor, ¿cuál es?, ser un puente, ustedes saben que yo soy una persona de consensos, una persona que ha buscado siempre, digamos, limar asperezas, y eso es lo que yo tengo pensado hacer para este proyecto, porque siento que le va a servir mucho al País, y por todas estas condiciones o consideraciones, colegas, pues le solicito a la Comisión Sexta de Senado, dar primer debate al proyecto, al proyecto de ley, el cual sí soluciona un vacío normativo para el tránsito fluvial en Colombia, nosotros no desarrollamos dándole la espalda a los ríos de Colombia, desafortunadamente, mientras en el mundo ha sido totalmente contraria, esta posición es el momento de ver los ríos, es el momento que si van a hacer una App por el río Magdalena, pues también tener un marco normativo, un código actualizado que nos permita a nosotros generar competitividad en los diferentes ríos, por supuesto en el Magdalena, simplemente decirles que me acompañen en este proyecto de ley, con el compromiso de llegar a los consensos entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de la Defensa.

Presidenta, antes de terminar, yo quisiera pedirle que le regalara unos minutos a la señora Viceministra que se encuentra, la doctora Carmen Ligia, para que ella pues dé un punto de vista sobre, sobre el proyecto, y hablar sobre las diferentes consideraciones. Gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Muchísimas gracias a usted Senador. Una bienvenida a usted Viceministra Carmen Ligia, a su comisión sexta. Tiene la palabra para que complemente por favor.

La doctora Carmen Ligia Valderrama Rojas, Viceministra de Transporte:

Muchísimas gracias. Senadora, para usted como Presidenta, de la Comisión, muy especial saludo, a la doctora Ana María Castañeda, Vicepresidenta de la Comisión, al Secretario general, al doctor Jorge Eliécer Laverde, y por supuesto al doctor, al Senador Horacio Serpa, quién es el autor y ponente del mismo, así como pues a todos los asistentes que se encuentran en este momento conectados a la Sesión del día de hoy.

Como lo ha manifestado el Senador, efectivamente desde el Ministerio de Transporte ya nos hemos pronunciado al respecto, tengo que agradecer que nos permitan intervenir en este debate y relatar de alguna manera, cómo desde el Gobierno Nacional, las perspectivas que conceden esta importante iniciativa legislativa para el País, son definitivas.

Bien, el transporte fluvial ha sido desde antes del siglo 15, un medio más que trascendente para la movilización de personas y bienes por el territorio Nacional, así como por fuera de él. No obstante y después de los esfuerzos que inclusive generaron la construcción del canal del Dique entre el siglo 16 y 17, otros modos de transporte se desarrollaron con mayor rapidez ante la apertura de vías terrestres, y la utilización de los ferrocarriles, bien lo mencionaba ya el Senador Serpa, cómo de hecho, la historia ha demostrado que sigue siendo de alguna manera, de la misma forma, mientras que pues la movilidad a vapor por el río Magdalena abrió las puertas al transporte en mayores dimensiones, nuestras vías fluviales siguen siendo la forma natural que une el País, son enormes cantidad de kilómetros los que tenemos como alternativa en materia de transporte, pero a pesar de ello, las normas sobre el modo de transporte fluvial han quedado rezagadas con el paso de las décadas, y las últimas que trataron el asunto, tienen entre 12 y 20 años de vigencia. Eso pues demuestra cómo se ha desatendido un modo de transporte que hoy ha cambiado, así como sus necesidades con ocasión, pues, de la intervención extranjera y Nacional, que buscan hacer del modo fluvial uno competitivo y listo ante el dinamismo en nuestro mercado, con ello, pues hay que decir que el ordenamiento jurídico ya indicaba desde la ley 105 del 93, que la ley macro, que la libre circulación fundada en el derecho fundamental a la libre locomoción, descrita en su artículo 24 de la Constitución Política, y también la Ley 336 de 96, nuestro estatuto Nacional de Transporte, consideraron...pues llegaron al modo de transporte fluvial con un servicio público esencial, regulado por las normas sobre la materia, de forma tal, que esa calificación por ser un modo de transporte esencial, un servicio público esencial, pues ya denota la relevancia en la importancia que tiene y la necesidad de su actualización, luego pues a través de la Ley 1242 de 2018, que es el código Nacional de navegación y actividades portuarias fluviales, se regularon aspectos importantes para el desarrollo del transporte fluvial, ante el rezago histórico de

éste modo, en materia de prestación, y se reguló la operación y la actividad de los puertos fluviales en el País.

No obstante, haciendo referencia a la Ley 1242, trató de abarcar una regulación integral a modo de transporte fluvial, pero considerando asuntos esenciales, como la actividad fluvial, las licencias y permisos de tripulantes y el uso de la infraestructura, entre otros, pero en realidad estuvo desprovisto de normas concretas y específicas, que regularan la movilidad y principalmente el tránsito en las vías fluviales, que son dos conceptos distintos, uno, es el concepto de transporte, y otro, es el de tránsito, aquí en este caso, en materia de vías fluviales no hay regulación en materia de tránsito fluvial, y ello pues se reconoce la importancia del servicio de transporte fluvial y los cambios que ha sufrido la industria a lo largo de los años, pero sin duda alguna, pues no ha sido suficiente, por ello es que en nuestro concepto el proyecto de ley presentado por el Senador Horacio José Serpa, a grandes rasgos constituye oportunidades para dinamizar y promover el sector transporte, particularmente el del sector fluvial, se resalta entonces de nuestra parte, la importancia de la inclusión de principios rectores, destacando entre ellos la competitividad, la seguridad del usuario, la calidad de la legalidad, lo mismo como la protección del medio ambiente, en el transporte fluvial en el País, también notemos cómo el proyecto de ley presenta un listado de definiciones que sin duda alguna, llevarán a mayor claridad, generará conceptos concretos que permitan a todos los actores interesados, conocer con seguridad jurídica las reglas de la actividad que se está desempeñando, y adicional, algo a destacar, es la determinación técnica de las autoridades, poder delimitar poder tener la precisión, de cuáles son las competencias, pues genera una seguridad jurídica muy importante, y permite a cada autoridad que puede desarrollar las mismas, como corresponde, si esa asignación clara de competencias y jurisdicciones, que tiene las autoridades, como las inspecciones fluviales de este Ministerio, la Dirección General Marítima, la DIMAR, y segundo, las autoridades operativas y de control, como la Policía Nacional a través de la dirección de tránsito y transporte, y la Armada Nacional. También pues tenemos que destacar con particular insistencia, la regulación del registro Nacional fluvial el RNF, que ya ha sido reglamentado y puesto en marcha desde el pasado 22 de mayo del año pasado, del 2020, por esa cartera Ministerial, y que se fundó en normas como la Ley 1242 del 2008 y el Decreto ley 2106 del 2019, luego elevaría el rango de ley un registro, que por nuestra experiencia, está siendo realmente positivo, pero que aún necesita su desarrollo y su consolidación en el mercado transporte fluvial.

También se observa conveniente y pertinente, que el Ministerio de Transporte mantenga pues dicho registro, que es de carácter público, y contiene la información de personas naturales y jurídicas que

realizan trámites, así como el registro de tripulantes, embarcaciones, motores, inspecciones y pues patentes, entre otros, ustedes lo podrán ver en el código propuesto; también da sentido al tránsito en las vías fluviales, si, primando la seguridad como eje transversal de la operación pública y privada, y acoge además importantes asuntos que en nuestro conceptos son muy relevantes, como la navegación nocturna en cruces fluviales, entre centros poblados, permitiendo una mayor accesibilidad y competitividad al servicio en condiciones de seguridad por parte de comunidad ribereña, también tenemos que resaltar que se observan técnicamente convenientes las disposiciones relacionadas con la limitación a la velocidad y a las correctas maniobras, por parte de los diferentes tripulantes de las embarcaciones, que pues además de brindar seguridad a la operación, la hace más competitiva y de calidad; seguidamente pues también observamos que el proyecto presenta un esquema estructurado de control fluvial, permitiendo que la supervisión sea desarrollada en debidas condiciones por las autoridades competentes, y por ello, pues sin duda alguna, el código contiene un asunto importante para nuestro sector, como es el de ofrecer el régimen sancionatorio que cumple con las prerrogativas del principio de legalidad exigidos constitucionalmente, establecidos en múltiples oportunidades por la Corte, en desarrollo de nuestra carta magna las sanciones propuestas pues se consideran convenientes y están, digamos, ajustadas a la realidad del sector y a los valores de las multas por infracciones de tránsito fluvial, no se consideran la verdad, desproporcionadas, y por el contrario, creemos que se ajustan a la realidad de los territorios y a la capacidad económica de los actores, sin dejar de lado la función coercitiva pues de la misma, adicionalmente existen disposiciones relativas a las especies venales que han sido tratadas originariamente en el tránsito terrestre, pero que genera la realización de trámites controlados, pues, formalizados, y transparentes ante las autoridades de tránsito fluvial, permitiendo conceder seguridad jurídica a los interesados y que además, pues los ciudadanos puedan acceder a trámites seguros y confiables, si estando establecidos en la ley se genera, insistimos, como desde el comienzo lo hemos hecho, la seguridad jurídica, para todo, no solamente para los operadores, las autoridades que van a aplicar las disposiciones, sino también justamente para los particulares, que van a ejercer la actividad. También creemos que vale la pena resaltar que el proyecto de ley ha sido, pues sin lugar a dudas, un aporte importante para, para todo el avance que se está pidiendo, digamos, que ya está exigiendo, el momento en el que está el país, mire un punto final, no me quiero extender mucho más, pero queremos resaltar cómo la intermodalidad en el transporte, se hace aún cada vez más trascendentes, si ante el dinamismo del modo fluvial, debemos buscar que las herramientas jurídicas permitan conectar en óptimas condiciones al país, con sus costas y con los puertos marítimos y el desarrollo férreo de la misma manera, se publicó esta semana el plan maestro, en

estos días se ha publicado, y fíjense cómo se puede advertir que se han generado oportunidades de negocio y competitividad en el sector, en beneficio pues de todo el país.

Así las cosas, creemos que los principales retos del transporte fluvial, se atienden en la promoción de una regulación justa, actualizando la misma, estas circunstancias actuales que estamos viviendo y sin imponer cargas económicas adicionales a los prestadores, pero que garanticen la seguridad de los usuarios y de la infraestructura. Creemos que la regulación debe ser certera de la operación actual, incluyendo problemas de navegabilidad o la falta de infraestructura para la adecuada y segura prestación. Desde el Ministerio de Transporte, les podemos manifestar que estaremos acompañando el trámite legislativo en lo que sea considerado por parte del Congreso de la República, y de nuevo, agradecemos la invitación a participar en este debate, donde escucharemos pues las diferentes posiciones de los intervinientes y brindaremos desde la perspectiva técnica y objetiva, nuestras apreciaciones sobre el asunto. Muchísimas gracias a ustedes por su atención.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias Viceministra por su intervención. Tiene la palabra honorable Senador, Jorge Eliécer Guevara. Senador Jorge Eliécer, tiene la palabra Senador, que me está pidiendo la palabra.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Gracias presidenta.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta, certifico la presencia en plataforma de la Senadora y Vicepresidenta, Ana María Castañeda. Continúe Senador.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Bueno, yo estoy de acuerdo con la opinión del ponente, de darle tránsito en este debate, para luego hacer los ajustes hacia la plenaria, pero yo también quiero plantear un tema que me parece a mí muy importante. Nosotros vamos a regular el transporte fluvial en su conjunto, una necesidad para nuestro país, es decir, si algo es antieconómico hoy, es el transporte en las famosas mulas, el transporte terrestre de camiones y tractomulas, primero, porque tiene unos costos que afectan la competitividad del país, que le son propios, como el combustible, como el tema de llantas, etcétera, y por supuesto, el tema de los peajes, el tema de los peajes es terrible, en la afectación a la competitividad del país, por el tema del transporte, ya ese debate lo hicimos muy bien, la Senadora Ana María se fajó en ese debate, y le demostramos al país que no hay derecho a que hagan ese estado de atentado contra el transporte, con ese paquetaco de peajes, 11, 12, de aquí a la costa 8, y 7 Antioquia, 8 al Valle, etcétera, y a Buenaventura, pero por supuesto más de 14, entonces el transporte fluvial tiene por supuesto una situación que rebaja

costos, pero a mí me parece que en el proyecto debemos incluir una decisiones del orden Nacional, no las he propuesto con una proposición ahora, porque vamos a tener una discusión con él, con el Gobierno Nacional, para la preservación de la afluente de los ríos y de sus afluentes, eso es supremamente...perdón, eso es supremamente importante, porque gran parte de la dificultad para el transporte fluvial, no solo en el río Magdalena, hablo en el resto de ríos, como el río Caquetá, como el río Putumayo, y los otros ríos, si es el tema de la sedimentación, el tema de la deforestación y el tema del atentado con las afluentes de estos ríos. Entonces, dejo ahí como constancia que vamos a proponer un artículo, ya discutido con el Gobierno Nacional, para que la nación desde su espacio presupuestal, garantice serias medidas para preservar los ríos vitales para el transporte fluvial y sus afluentes, esa es una necesidad, ahí tenemos ahorita las terribles inundaciones del río Putumayo, los campesinos han perdido sus cosechas, etcétera, creo que el Gobierno debe darle la mano en esta coyuntura para salvar su situación económica, sus créditos ante la banca local, y efectivamente, ayudar a la población que se ha visto afectada, eso tiene que ver por supuesto con el mal manejo de las cuencas hidrográficas, con el mal manejo por el tema de la deforestación, que incluso los mismos campesinos no han hecho una tarea, y porque el Gobierno no ha acompañado pedagógicamente, el entenderle, hacerles entender que conservar el bosque de la ribera es clave, que preservar el espacio legal de las quebradas es clave, la gente es feliz viendo el pasto desde la canoa, desde el yate, no, necesitamos preservar, entonces para que, Senador Serpa, ponente de este importante proyecto, tenga en cuenta este aspecto tan importante, para que lo podamos incluir en el debate siguiente, y al final, Presidenta, quiero pedir la palabra para una constancia en torno al tema del asesinato de William Mayoral, un gestor cultural del Departamento del Putumayo, y sobre el tema de los asesinatos en esta coyuntura, que han hecho terrible el desenlace de este paro, porque la verdad, yo creo que se les ha ido la mano, no debería haber un muerto y un herido, nada de eso en las movilizaciones, pero han ocurrido hechos extraordinarios que están generando dificultades, todavía en torno a la vida de las personas que participan de las protestas. Muchas gracias, Presidenta, y espero, honorable Senador Serpa, que tenga en cuenta nuestra inquietud de un articulado muy preciso, avalado por el Ministerio, para que tenga los recursos para esa tarea. Gracias, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias a usted Senador Guevara. Tiene la palabra Senador Antonio Luis Zabaraín.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Primero.

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Perdóname Senadora Griselda, no había visto su mano levantada, pero entonces, Senador Zabaraín, déjeme darle la palabra.

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

No, yo le cedo la palabra a la Senadora Griselda, ni más faltaba, las mujeres siempre van de primero.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias Senador, gracias Senadora por la palabra. No, es una intervención muy pequeña, en general, también de acuerdo con el proyecto de ley, y comparto plenamente la apreciación del Senador Guevara, en cómo nosotros empezamos también así como tenemos una reglamentación fluvial, también una reglamentación de qué recursos podemos disponer para la conservación de las cuencas hídricas y las riberas de los ríos, que es muy importante, ya que las inundaciones que se presentan en época de invierno, son muy grandes y que afectan a gran parte de la población que vive en estas riberas, pero aquí me llama la atención, y quiero conocer algo Senador Serpa, con todo respeto, sumercé habló de 16 propuestas de Min defensa, ese es importante conocerlas nosotros para el proyecto de ley, y la otra es, cuáles son las cosas que faltan, sumercé lo dijo, cuáles son las cosas que faltan a este proyecto de ley y poderlo completar. Eso sería, señora Presidenta, muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias Senadora. Ahora sí tiene la palabra Senador Antonio Luis.

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias señora Presidenta. Saludo especial para usted, para mesa directiva, para los colegas, para los funcionarios de la Comisión, para el organismo de control, para todos los que nos escuchan a ésta hora. Yo hay veces que soy repetitivo en esto, o sea, y pues yo con mucho afecto por el colega, Jorge Guevara, y que se refería al tema de los peajes, lo primero que quiero destacar, porque siempre me verán defendiendo el tema aquí de los peajes, es que no tengo ningún interés en ninguna de esas empresas concesionarias de peajes, no tengo ningún familiar, ningún vinculado, yo no tengo intereses en eso, pero a ver, yo lo que defiende por supuesto es al ciudadano de a pie, a quien nos elige, a quien nosotros representamos, pero también me toca defender la competitividad del país.

Para nadie es un secreto, en la medida en que nosotros tengamos buenas vías de comunicación, que tengamos buenas carreteras, que tengamos buenas autopistas, nosotros podemos ser más

competitivos, y sí es un gran discurso, por supuesto, hay veces cuando la gente no saca esas cuentas, pues puede generar algunos réditos políticos, es decir que los peajes son caros, que los peajes son costosos, que cada 70 kilómetros hay un peaje, y efectivamente en algunos casos, hay unos peajes que ya la ANI y como lo manifesté en la comisión anterior, y el Invías y todos los que tienen que ver con este tema de los peajes, tiene que salir a revisar, debe de haber unos peajes diferenciales, porque no es justo tampoco que una persona que viva, por decir algo, en Puerto Colombia, como ya existe un peaje diferencial, no tiene que pagar los precios, los 14 mil pesos que paga el que viene de Cartagena, sino que haya un peaje allí, entre Puerto Colombia, Barranquilla, que paga creo 4800, 5000 pesos, pero a ver, ¿a qué voy yo con esto?, ¿cuál es el propósito de esta intervención? si uno paga una tractomula, que mueve alrededor de 30 toneladas, paga \$150.000 en peajes, 30 toneladas, para los que hicimos, yo creo que eso fue en cuarto de primaria, 1 tonelada tiene 1.000 kilos, quiere decir que 30 toneladas son 30.000 kilos, y si nosotros dividimos 150.000 entre 30.000, eso nos da cinco pesitos por kilo, o sea que el aumento de pronto por decirlo de alguna manera, si se lo cargan al consumidor final, es de 5 pesos, por un kilo de papa, por un kilo de azúcar o por un kilo, que no creo que se lo carguen todo de igual manera, ¿por qué? porque el transportador también se beneficia con una buena vía, dado que ese transportador, uno, se demora menos tiempo en el recorrido, lo cual le permite hacer más frecuentemente sus viajes, se podría hacer con una mala carretera 3 viajes al mes, con una buena carretera, puede hacer 6; dos, tiene ahorros en todo lo que tiene que ver con la logística de alimentación, de la dormida o la pernoctada, en los diferentes sitios para poder llegar a su destino; tres, tiene muchos ahorros en lo que tiene que ver con los repuestos del vehículo, porque unas buenas vías, hacen que haya menos consumo de repuesto por parte de esos transportadores, en fin, yo creo que lo que hay que mirar es, todos los beneficios que se le genera tanto al transportador, que tienen que redundar en beneficio del consumidor final, y hay que buscar el equilibrio al que yo siempre me refiero, en el sentido de que los transportadores, versus el Gobierno, vean todos esos modelos financieros y se puedan desarrollar todas esas concepciones, para darle competitividad al país.

Yo quiero finalizar diciéndoles lo siguiente: una concesión le permite al país, en 5 años, tener una vía que si esperamos a que la haga el Gobierno, tenemos que esperar 30 años, para que en 30 años se asignen esos recursos gradualmente, de tal suerte que el Gobierno pueda cumplir con ese propósito, cuando terminemos la vía, ya la vía se encuentra deteriorada en algunos sectores, que hay que entender, que de una u otra forma el sector privado, a través de sus bancas de inversión, de la banca internacional, pueda acceder a unos recursos, hay concesiones que las inversiones rondan el billón, 500 mil millones de pesos, otras están en 2.3 billones, o sea, dos billones 300, mil millones de pesos, y que el Gobierno no

tiene esos recursos ni el presupuesto General de la Nación, que pueda hacer en 5 años, lo que los privados si puedan hacer en 5 años, y es bien sabido que los privados no practican la filantropía, por consiguiente, tienen que... van a hacer un negocio donde corren unos riesgos inmensos, pero también tienen la posibilidad de obtener algunas utilidades para ellos, que es su propósito, que es su objeto social, lo que el Gobierno tiene que hacer, señora Viceministra, colegas queridos, es ver cómo se sientan y buscar los mecanismos para que esto de todas formas no sea tan oneroso para el usuario final, pero hay que seguir evaluando todas estas posibilidades de desarrollo, a través de esos sistemas de concesión que permitan la conectividad del país, e inclusive, ahora que el Senador Serpa, ponente de ese proyecto, evaluara todo eso que tiene que ver con la transitabilidad por el río grande de la Magdalena, lo cual indudablemente es un transporte que es más económico, que puede ayudar mucho a lo que tiene que ver con el desarrollo del país, en todo lo que tiene que ver con infraestructura. Si nosotros tenemos una buena infraestructura vial, una buena infraestructura fluvial y una buena infraestructura férrea, por consiguiente vamos a hacer un país más competitivo, y eso es a lo que yo invito desde esta Comisión, a que con mesas de trabajo con el Ministerio, con la ANI, con el Invías, busquemos los mecanismos que permitan que nuestro país, sea un país vanguardista en todo lo que tiene que ver con el transporte multimodal. Muchas gracias, señora presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Muchísimas gracias, Senador Zabaraín. Continúa con la palabra Senador Serpa, para que por favor exponga las constancias y proposiciones que haya lugar.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Presidenta, estoy pidiendo una réplica al Senador Zabaraín.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Ok Senador Jorge Eliécer, entonces tiene usted la palabra y continúa el doctor Serpa.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Gracias Presidenta. Yo quiero decirle al doctor Zabaraín Guevara, mi primo de apellido, que yo no estoy en contra de los peajes, nosotros no estamos en contra de los peajes, yo he dicho que el Estado tiene que cumplir una función social, el Estado tiene que garantizar salud, tiene que garantizar educación, tiene que garantizar que los sectores estratégicos de la economía, funcionen, que eso es lo que permite la democratización de la sociedad, pero ahí hay muchos aspectos de la vida económica, que los pueden atender los particulares. Yo no soy estatista, nuestro partido la alianza verde no es un partido estatista, nosotros somos más cercanos a la social democracia, que permite la iniciativa privada, pero que le da un papel importante en la definición

y realización de los derechos fundamentales de los ciudadanos. Entonces, por esa razón yo he dicho, hombre el que tiene carro que pague el peaje, si los ciudadanos, la inmensa mayoría de los ciudadanos andan en el transporte colectivo, pero hay que brindarle un transporte colectivo eficiente, por eso nosotros compartimos TransMilenio y compartimos el metro, si nos parece así. Entonces, Senador Zabaraín, yo la impresión, no, yo no estoy en contra de los peajes, yo estoy en contra de lo que ha ocurrido en Colombia con los peajes, porque si usted va a Ecuador, el peaje es 1 dólar y recorre 10.000 km y tiene tres peajes, cuatro peajes, si usted va a Estados Unidos, usted va desde Miami hasta Orlando, y no creo que tenga más de 5 peajes de dólar, sí, entonces lo que nosotros venimos diciendo y que nos parece abusivo por parte del Estado, es haberle entregado unas concepciones onerosas para el ciudadano, el ciudadano no tiene porqué, y por supuesto..., es que no tengo el dato aquí, no tengo el dato aquí, no son... no el 120 mil, 150 mil pesos, a la costa del particular. del carro pequeño, pero una tractomula está pagando más de, creo, no es que no tengo el dato exacto, pero más de 350 mil pesos, que hace mucho, muy oneroso el pago, entonces es eso, y yo puse el ejercicio el caso de Villavicencio, es que son 80 km y 3 peajes, que valen de aquí para allá de allá para acá, 100 mil pesos, el caso de aquí a Pacho, es que de aquí a Pacho hay 70 km, 70 km y uno paga dos peajes, pero además cuando las vías son buenas, a uno no le duele pagar, el pagar el peaje, pero es que son unos tipos o unos empresarios que no arreglan bien las vías, sí, esa es una situación supremamente grave, que a veces ni siquiera cerca del peaje funciona bien la vía, es que yo vi un video de un transportador que iba hacia... que llegaba de la Palma, y todo verraco, no quería pagar el peaje, pero cómo voy a pagarle yo un peaje a ustedes señores, por una carretera que no sirve, es que ni siquiera de aquí a Pacho funciona, hay 5, 6 trayectos que están podridos, entonces dice, bueno y como nos van a cobrar peaje, sí, es eso.

Yo quiero señalar que no somos enemigos de la empresa privada, nos parece que los privados cumplen una función, deben orientarla a una función social, por supuesto, tienen ánimo de lucro, eso no se puede desconocer, pero lo que nosotros reclamamos es eficiencia y que ayuden a la competitividad, y que no al contrario, la afecte. Gracias, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias Senador Guevara. Continúe entonces doctor Serpa, con sus proposiciones, por favor.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Gracias. ¿Me escuchan, me están escuchando, Presidenta?

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Sí señor, lo escuchamos.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Yo quisiera pedirle un favor, ¿será que me pueden ayudar a compartir pantalla, eso es posible? si me pueden ayudar ahí en... no para mostrarla, sino, si las menciono. Jorge, ¿será que me puede ayudar ahí?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí está autorizado usted para compartir pantalla. Por favor, los de... los que nos apoyan de soporte, por favor.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

No, yo quería mostrarlas, pero no se si alcanzaron a verlas, ahora que las puse..., ¡hola!, ¿me escuchan por favor?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí Senador, lo estamos escuchando.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

¡Ah! perdón, perdón, ya excúsenme aquí un segundo, voy a volver a intentar compartir pantalla, si no, pues no lo hacemos de esa forma, sí, regáleme diez segundos, si ya aquí... yo creo que ustedes ya están ...están viendo mi pantalla, primero voy a hablar de las constancias, sí, que nos ha pedido el Ministerio de Defensa, radicar en Secretaría, como les digo colegas, sí, hemos estado en comunicación permanente entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Defensa, y la idea es, en los próximos días, sentarnos con la Viceministra, con la Ministra de Transporte, con el señor Ministro de la Defensa, sí, y aclarar, digamos, estas inquietudes que hoy en día persisten.

Entonces, voy a hablar de las 11 constancias que nos ha pedido el Ministerio de Defensa dejar radicadas en Secretaría: La primera constancia, es una proposición modificatoria al artículo 5°, las voy a leer, así nos demoremos unos minutos, en mi condición de Senador de la República y de acuerdo a lo establecido en el artículo 113, de la Ley 5ª de 1922, presento proposición modificatoria al Proyecto de ley 295 de 2020 *por medio del cual se expide el Código Nacional de Tránsito fluvial*, incluir un nuevo párrafo al artículo 5°, en los siguientes términos: párrafo tercero: Cuando exista interacción marítima y fluvial, la reglamentación aplicable será expedida por la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con el Ministerio de Transporte, conforme a los criterios de competitividad y seguridad, así como lo dispuesto en los convenios Internacionales aprobados por Colombia, cuando aplique. Firma el Senador Horacio José Serpa; viene con su justificación. Constancia número 2, artículo sexto, sí, presento proposición modificatoria Proyecto de ley 295 *por medio del cual se expide el Código Nacional de Tránsito Fluvial*, el párrafo

del artículo 6°, autoridades de tránsito fluvial, quedará así:

párrafo primero: sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y sus inspecciones fluviales, según la ley, la Dirección General Marítima DIMAR del Ministerio de Defensa Nacional ejercerá el control del tránsito fluvial en los últimos 40 km del río Magdalena y en la bahía de Cartagena, con sujeción a la reglamentación expedida en conjunto por el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, en materia de seguridad, conforme a lo establecido en los convenios Internacionales, aprobados por Colombia en la materia, viene firmada por Horacio Serpa, y su justificación; tercera constancia, una proposición modificatoria al artículo décimo: el artículo décimo, Director General Marítimo, quedará así: artículo décimo, Dirección General Marítima DIMAR: la Dirección General Marítima, a través de sus capitanías de puertos, ejercerá sus funciones como autoridad de tránsito fluvial en los siguientes ríos: 1 río Magdalena, desde la desembocadura Bocas de Cenizas, hasta 40 km aguas arriba; 2M río Guainía o río Nilo, desde el Caudal Venado, en el alto Guainía, hasta la Piedra del Cuquil río Negro; 3M río Amazonas, desde la boca quebrada San Antonio, hasta la Boca Atacuarí; 4 río Orinoco, desde Puerto Carreño, hasta la desembocadura del río Guazacaré, en el Atapapo; 5 río Meta, desde Puerto Carreño, hasta la desembocadura del tallo de la virgen, cerca de la isla Malatí; 6, río Arauca, desde montañita, hasta la desembocadura del vaso bayonero, siguiendo para el límite con Venezuela; 7 río Putumayo, de los límites con Brasil, hasta Puerto Asís, siguiendo el límite con Perú y Ecuador; 8 Vaupés, desde Mitú hasta los límites con Brasil; 9 río Sinú, Atrato, Patía y Mira, un 1 km antes de la iniciación de sus deltas, incluyendo sus desembocaduras en el mar; 10 canal del dique, en el trayecto que une sus desembocaduras en la bahía de Cartagena, hasta la desembocadura de la bahía de barbacoa.

La Dirección General Marítima ejercerá control al tránsito fluvial Internacional, en coordinación con la Armada Nacional, quien otorgará la habilitación y el permiso operacional banderas fluvial con destino o procedente de fuentes extranjeras.

Igualmente, a la Dirección General Marítima le corresponderá adelantar las investigaciones derivadas por presuntas infracciones a las normas del tránsito fluvial, independiente de la bandera o tráfico en que se realice, de conformidad con lo establecido en la normatividad aplicable y la reglamentación expedida por la autoridad marítima; siguiente constancia, es una proposición modificatoria del párrafo segundo, del artículo 21, otorgamiento, quedará así: párrafo segundo: El Ministerio de Transporte, en conjunto con la Dirección General Marítima DIMAR, establecerá los requisitos para la expedición de licencias de tripulantes, a los tripulantes de embarcaciones y artefactos fluviales o navales que naveguen entre vías fluvial, marítima

y viceversa. El Gobierno Nacional reglamentará la expedición de un permiso especial de practicaje a los capitanes fluviales, que en ejercicio de la navegación, realicen interacción marítima y fluvial; siguiente proposición modificatoria, que vamos a dejar como constancia, según el acuerdo entre los Ministerios y el ponente, el artículo 71, astilleros, quedará así: astilleros: Los servicios de diseño, construcción, reparación, mantenimiento, desague, modificación, modernización y/o conversión de embarcaciones y artefactos fluviales, serán prestados por los astilleros y talleres para uso fluvial, de conformidad con las normas expedidas en el Ministerio de Transporte. Parágrafo: las actividades ejecutadas en astilleros y talleres de reparación naval, para naves marítimas y artefactos navales, estarán bajo el control de la Dirección General Marítima DIMAR y la reglamentación que ella expida para tal proyecto; siguiente proposición modificatoria, como constancia, artículo 7°, autoridades de control operativo fluvial: el control operativo fluvial será ejercido por las siguientes autoridades, en sus respectivas áreas de responsabilidad operacional: primero, la Policía Nacional a través de DITRA; segundo, la Armada Nacional en los ríos bajo su responsabilidad operacional, primando el cumplimiento de la misión constitucional. Sin perjuicio de las atribuciones que corresponden al Ministerio de Transporte y sus inspecciones fluviales, según la ley, la Armada Nacional ejercerá el control operativo fluvial, en coordinación con el Ministerio de Transporte y la dirección general marítima del Ministerio de Defensa Nacional, con sujeción a la reglamentación vigente; siguiente proposición como constancia, artículo 11, cumplimiento del régimen normativo: las autoridades de tránsito fluvial y de control operativo fluvial, según su competencia y áreas de responsabilidad... hola, hola...hola.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Lo escuchamos Senador, no hay problema, listo a las cinco me avisa por favor, yo estoy pendiente.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Qué pena con ustedes, creo que se desconectó aquí el iPad, eso pasa, entonces, íbamos en la proposición del artículo 11, si no estoy mal, regáleme 10 segundos, 10 segundos por favor y si sigo compartiendo, porque quiero pues ser lo más transparente posible, compartir pantalla...11, aquí estoy, en virtud, perdón, artículo 11, cumplimiento régimen normativo: las autoridades de tránsito fluvial y de control operativo fluvial, según su competencia, y áreas de responsabilidad operacional, velarán por la seguridad de las personas y las embarcaciones y artefactos fluviales, en las vías fluviales públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito fluvial podrán suscribir convenios con las administraciones

regionales para aunar esfuerzos y garantizar el control de la navegación fluvial en el territorio nacional.

Siguiente proposición, que dejamos como constancia:

Artículo 12. *Funciones de las autoridades de control operativo fluvial.*

Parágrafo 1°. La Armada Nacional ejercerá el control fluvial en los ríos asignados bajo su responsabilidad operacional. Las vías fluviales donde la Armada Nacional no tenga presencia, el control fluvial será ejercido por la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte (Ditra).

Parágrafo 2°. En los lugares en que llegaren a concluir la presencia de la Armada de Colombia y la Policía Nacional, será aplicable la figura de competencia a prevención y se entenderá que la responsabilidad de actuar recae sobre el primero en tener conocimiento de la situación o evento en la vía fluvial, el control operativo fluvial ejercido por las instituciones antes citadas, se realizará de acuerdo con las capacidades y medios disponibles.

Siguiente proposición, como constancia

Artículo 35. *Seguridad fluvial integral.* La Unidad de Seguridad Integral Fluvial comprenden: Parágrafo. Incluye el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Dirección General Marítima, elaborarán y definirán los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Fluvial Integral, con el fin de evitar o reducir la accidentalidad en las actividades fluviales.

Siguiente proposición aditiva, que queda como constancia

Artículo 48. *Procedimiento ante la comisión de una infracción de tránsito fluvial.* Ante la comisión de una infracción de tránsito fluvial, el procedimiento que debe seguirse para imponer el respectivo comparendo, es el siguiente: impuesta... se incluye: impuesta la orden de comparendo, deberá ser entregada la autoridad de tránsito fluvial de la respectiva jurisdicción, para lo de su competencia, dentro de los tres días hábiles siguientes, a través de cualquier medio idóneo para la comunicación o transferencia de datos, de acuerdo a lo establecido por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o aquella que lo modifique, adicione o sustituya, o incurrirá en falta disciplinaria, en conformidad con el Código Disciplinario Único, o aquella que lo modifique, adicione o sustituya. Para el caso de la responsabilidad ante la Armada de Colombia, se aplicará al término de la distancia, primando siempre el cumplimiento de la actividad misional constitucional de sus unidades.

Siguiente proposición, es una proposición modificatoria y aditiva, que queda como constancia: Artículo 57. *Retención e inmovilización preventiva de la embarcación.* La autoridad fluvial o la autoridad de control operativo fluvial podrá, en

forma preventiva, inmovilizar una embarcación o artefacto fluvial cuando se presente la comisión de una infracción, que de acuerdo con lo previsto en la presente ley, impida que la embarcación pueda transitar, hasta tanto se solucione la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 24 horas. Una vez agotados, sin que se subsane la causa que dio origen a la medida, la autoridad de control fluvial inmovilizará de forma definitiva la embarcación y/o artefacto fluvial, y se adelantará el procedimiento establecido en la presente ley. Las embarcaciones o artefactos fluviales serán inmovilizados preventivamente por la autoridad de control operativo fluvial, a un lugar que para tales efectos disponga la autoridad de tráfico fluvial, para su amarre temporal, siempre y cuando, en lo que respecta a la Armada de Colombia, las unidades que efectúen el control fluvial, no deban continuar desarrollando una misión propia de su actividad militar, en los siguientes casos, etcétera.

Parágrafo 2°. Las autoridades del orden territorial deberán brindar apoyo permanente a la autoridad de control operativo fluvial y a la autoridad fluvial, cuando se presente la inmovilización preventiva de las embarcaciones o artefactos fluviales, disponiendo de los lugares o embarcaderos a donde sean trasladadas las embarcaciones y/o artefactos fluviales, por efectos de inmovilización. En razón a la naturaleza operacional de las unidades de la Armada de Colombia, estas no podrán tenerse como sitios para disponer de la custodia, amarre o sitio de inmovilización temporal o permanente de las embarcaciones objeto de la inmovilización y su respectiva justificación.

Entonces, colegas, por qué les hablo o por qué les leí cada una de estas 11 constancias al artículo quinto, al artículo sexto, al artículo séptimo, 10, 11, 12, 21, 35, 48, 57 y 71, ¿por qué? Porque hay un compromiso, sí, un compromiso de sentarnos con el Ministerio de la Defensa, con la Armada Nacional, con DIMAR, con el Ministerio de Transporte, y llegar a consensos, llegar a consensos.

Estas constancias se pudieron haber leído ya en el punto del articulado, pero yo quise hacerlo antes de, para que ustedes tengan la tranquilidad de que todo está conversado y hablado con las diferentes, digamos, autoridades en lo que tiene que ver con este proyecto de ley.

Hay una proposición que está, que ha sido avalada, se las voy a leer, que esta sí sería una proposición modificativa, sugerida por el Ministerio del Transporte.

El artículo 5° del Proyecto de ley 295 del 2020, “por medio del cual se expide el Código Nacional de Tránsito Fluvial”, quedará así:

Artículo 5°. *Autoridad Nacional Fluvial.* El Ministerio de Transporte es autoridad fluvial Nacional competente para regular, generar, orientar, vigilar, inspeccionar y controlar la ejecución de la política pública nacional en materia de tránsito fluvial. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11

de la Ley 1248 del 2008, le corresponde al Ministerio de Transporte de manera privativa, la definición y expedición de la reglamentación aplicable en las vías fluviales y actividades portuarias en las vías fluviales, de acuerdo con las disposiciones previstas en este código, y aquellas que lo modifiquen, complementen o adicionen. Las competencias y facultades de las demás entidades que se vean involucradas o relacionadas con la actividad fluvial, se limitarán a vigilar el cumplimiento de las leyes que reglamenten la materia y la reglamentación que para tal efecto defina y expida el Ministerio de Transporte; aquí va la modificación: La Superintendencia de Transporte supervisará que todas las instalaciones portuarias, ubicadas en vías fluviales, establezcan un capítulo de operaciones fluviales, dentro de su reglamento de condiciones técnicas de operaciones, el cual deberá ser revisado y aprobado por la entidad concedente, según reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte a través de las instrucciones fluviales en su respectiva jurisdicción, para cumplir las funciones que le sean asignadas a este código.

Parágrafo 2°. Los Gobernadores y Alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales no podrán en ningún caso dictar normas y actos administrativos de tránsito fluvial que impliquen adiciones o modificaciones al Código Nacional de Tránsito Fluvial.

Dejo de compartir, de compartir pantalla, perdón, no estaba haciéndolo, entonces, para claridad de todos, 11 constancias solicitadas por el Ministerio de Defensa, y esta última proposición que acabo de leer, al artículo, modificatoria al artículo quinto, avalada, y aprovecharemos, si usted nos dan el visto bueno, de avanzar para Plenaria de Senado, que yo realmente espero que sea así, porque buscamos es competitividad en Colombia, avanzar en esta materia, junto con el Ministerio de la Defensa Nacional, junto con la Armada, junto con DIMAR, sí, y el Ministerio de Transporte, y de esta forma, pues, tener un buen Código, actualizado, que nos permita a Colombia aprovechar el multimodalismo que tanta falta nos hace en este país.

Yo le pediría, Presidenta, no sé si haya más intervenciones, pues avanzar con la votación de la conclusión con la cual termina pues el informe de ponencia, sí, y que me permitan a mí, de verdad, con el mejor ánimo constructivo, avanzar por Colombia, por el país, por la competitividad, porque es una cosa muy buena. Yo entiendo que si llegamos con estas dificultades a Plenaria de Senado, no va a ser posible avanzar, no va a ser posible avanzar, y entonces lo que yo busco es que en el receso, en estos días, podamos avanzar con el Ministerio de Transporte, con el Ministerio de Defensa, que se pongan de acuerdo, y echemos para adelante en la actualización del Código de Tránsito Fluvial. Mil gracias Presidenta, gracias a ustedes por la atención.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta, para aprobar la proposición final....

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias, Senador Serpa. ¿Señor?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Para aprobar la proposición final con que termina la ponencia.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Sí señor. Continuemos entonces señor Secretario

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias.

Proposición final

Con base en las consideraciones presentadas, rindo informe de ponencia positiva, sin modificaciones, y solicito a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, dar primer debate al **Proyecto de ley número 295 de 2020 Senado, por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Fluvial.**

Firma el honorable Senador,

Horacio José Serpa Moncada.

Haremos votación nominal, a petición de la señora Presidenta y Mesa Directiva, para aprobar la proposición final con que termine este informe de ponencia.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | SÍ |
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| Total votos | | | 11 |
| Votos favorables | | | 11 |

Señora Presidenta, certifica la Secretaría General: once (11) votos por el SÍ, ha sido aprobada la proposición final con que termina el informe de ponencia.

Señora Presidenta, este proyecto es un proyecto de 79 artículos, el señor ponente ha solicitado la omisión de la lectura del articulado, votar el articulado en bloque, con la modificación presentada por él y avalada del artículo quinto, y las demás proposiciones han sido dejadas como constancia, y él le ha hecho la sustentación ante la Comisión Sexta Constitucional permanente. Si así me lo permite...

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Iniciemos la votación entonces señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Entonces votaremos, señora Presidenta, también el título del proyecto, el cual es

por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Fluvial.

Entonces nuevamente repito, se votarán 79 artículos en bloque, con la modificación del artículo 5º, que está avalada, el título del proyecto “*por medio del cual se expide el Código Nacional de Tránsito fluvial*”, y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | SÍ |
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| Total votos | | | 11 |
| Votos favorables | | | 11 |

Certifico once (11) votos por el SÍ, ha sido aprobado en su primer debate “*por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito fluvial*”, señora Presidenta, y si usted lo permite, si continuamos con el siguiente punto del orden del día, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Pues quiero darle la palabra al señor Senador Serpa, si tiene algo que agregar Senador, para continuar con el orden del día.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

No, Presidenta, simplemente agradecerle a usted, a todos los colegas, y tengo que decirlo, esto ha sido un camello, sí, pero queremos es generarle buenas noticias a Colombia, sí. Yo buscaré por todos los medios ese consenso entre Ministerio de Defensa, Ministerio de Transporte, para que avancemos en la competitividad de este país. Nosotros al ser más competitivos, estamos ayudando a toda la cadena, y en últimas beneficiando a los ciudadanos. Abrámosle el corazón a los ríos, abrámosle al corazón al sistema férreo y por supuesto al medio terrestre, eso es lo que buscamos o lo que yo busco en este país, al ser hijo del río Magdalena, nacido en Barrancabermeja. Entonces, seguiré buscando consensos, ese un compromiso que hice con ustedes, y estaré atento a cada una de las solicitudes, inconvenientes que se presenten en el marco de este proyecto de ley, pues tratar de solucionarles, ese es mi compromiso con la Comisión Sexta, por la competitividad del país. Gracias Presidenta y gracias a todos los colegas y a usted Jorge, también.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Listo, Senador.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias. Continuamos con el orden del día, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proyecto... gracias Presidenta, **Proyecto de ley número 332 de 2020 Senado**, por medio de la cual se amplía de manera temporal y transitoria los efectos de los artículos 8° y 9° del Decreto ley 819 de 2020 y el artículo del Decreto ley 517 de 2020 y se dictan otras disposiciones.

Autora: *María del Rosario Guerra de la Asprilla.*

Ponente: *Ruby Helena Chagüi Spath.*

Listo, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Tiene la palabra Senadora Ruby.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Gracias, querida Presidenta. Un saludo muy especial a todos. Este es un proyecto de ley de autoría de la Senadora María del Rosario Guerra, y este proyecto de ley lo que busca es definir de manera temporal y transitoria las medidas que garanticen la prestación del servicio público de agua potable y saneamiento básico, y el servicio de energía eléctrica y gas a los hogares vulnerables, localizados en zonas rurales, ¿con qué fin? Con el fin de terminar de conjurar esa crisis que ha ocasionado la pandemia del COVID-19. ¿Por qué es importante? Como todos sabemos, la pandemia del COVID ha traído consigo efectos adversos a la economía de nuestro país, y también ha puesto en evidencia toda la vulnerabilidad de parte de la población sensible a los ciclos y a los choques económicos. Es por esto que el Gobierno nacional desarrolló el año pasado distintas iniciativas para garantizar la prestación de servicios públicos a los usuarios, que como consecuencia de la pandemia evidenciaron una reducción de sus ingresos. Recuerden que el año pasado tuvimos aquí, y lo analizamos en la Comisión, el decreto, por ejemplo, que expidió el Gobierno, el 819 de 2020, a partir del cual se aplicó un subsidio directo para la prestación del servicio de agua y acueducto en zonas rurales, y también en energía eléctrica y gas, se expidió el Decreto 517 de 2020, en donde se daban las facultades a las entidades territoriales de que pudieran asumir la totalidad o parcialmente también el costo de los servicios públicos de energía o gas, hasta diciembre del 2020, dando continuidad a la prestación del servicio a todos los colombianos. En la Gran Encuesta Integrada de Hogares, Colombia reporta una cobertura del servicio de agua potable, igual al 91%. Sin embargo, ¿qué encontramos? Que al desagregar la información por zona, se evidencia una brecha de casi 6 puntos porcentuales entre la zona rural y la zona urbana; el 97.9% de los hogares urbanos reportaban acceder a fuentes de agua potable, mientras que en las zonas rurales el porcentaje era del 71.5%. Tenemos que garantizar la prestación de los servicios públicos en las zonas rurales, eso es inminente, y nosotros, yo creo que es importante que podamos seguir mitigando esos efectos que ha traído la pandemia, sobre todo a la población más

vulnerable, por eso con este proyecto de ley, lo que se busca garantizar es ese subsidio de 12.400 pesos, que el año pasado aquí se resaltó en la Comisión, en la prestación del servicio de agua potable, en las zonas rurales, además de extender esa facultad a las entidades territoriales, para que puedan asumir total o parcialmente ese costo de los servicios, y hay que mencionar, que el subsidio se encuentra focalizado hacia los suscriptores de los estratos 1 y 2, que está ubicado en las zona rurales, eso es muy importante dejarlo aquí muy claro, porque son los que se han identificados por el prestador de los servicios de usuarios, como los de menores ingresos, de acuerdo a sus características de sus viviendas. Ese subsidio es otorgado a los prestadores de servicios, pero como se mencionó anteriormente, beneficia es a los suscriptores directamente.

El Ministerio de Vivienda ha identificado cerca de 1.621 potenciales prestadores de... registrados en el Registro Único de Prestadores de Servicios, ubicados en 29 departamentos, incluida el Distrito Capital, y también se ha identificado una inversión de 2.900 millones de pesos, y se ha otorgado la posibilidad de acceder al subsidio, acerca de 206 prestadores beneficiando alrededor de 316.988 personas, de estratos 1 y 2, localizadas en 126 municipios y 206 veredas o corregimientos.

Por eso este proyecto de ley es importante, este proyecto tiene 7 artículos, el primero, bueno, establece definir de manera temporal y transitoria las medidas que garanticen la prestación del servicio público de agua potable y saneamiento básico, y de servicio de energía eléctrica y gas combustible, a los hogares vulnerables en localizados en zonas rurales, con el fin de terminar de conjurar esa crisis ocasionada por la pandemia; el segundo modifica el artículo 9 del decreto legislativo del cual les hablé ahorita, del 819, para que el subsidio pueda ser hasta 30 de junio del 2022, entonces, ese es el artículo 9, del subsidio rural, el cual dice que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio podrá otorgar un subsidio a la demanda, para que aquellas organizaciones autorizadas para prestar servicios de agua potable, vigilados por la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, que atiendan a suscriptores en zona rural. El monto de ese subsidio será otorgado mensualmente, a partir de la vigencia del presente decreto; el tercer artículo modifica el parágrafo 3, del artículo 9°, y que garantiza los recursos para el subsidio establecido, y eso dice que los recursos para financiar el subsidio rural, con eso se crea el artículo, para poder atender, con cargo a los recursos del FOME, a través de los recursos de inversión, asignados al presupuesto del Ministerio de Hacienda; el cuarto artículo de este proyecto de ley, establece que las Entidades Territoriales podrán asumir la totalidad o parcialmente el costo de los servicios públicos de energía eléctrica o gas combustible; y el quinto plantea la priorización de la función del subsidio en zonas rurales, con restricción en el acceso a acueducto público, a acueducto veredal, por el que se adiciona el parágrafo del

artículo séptimo, del decreto legislativo del 517, que se firmó el año pasado.

Allí, ese parágrafo dos dice que las entidades territoriales deberán darle prelación aquellos usuarios ubicados en zonas rurales, debido a las restricciones de acceso y fuentes hídricas provenientes de acueductos públicos o veredales; y el sexto artículo establece ya las disposiciones contempladas en la presente ley, que en ningún momento significarán beneficios regresivos para las mensualidades a manualidades causadas con anterioridad a esta vigencia; y ya lo último, el séptimo, que es la vigencia. Yo creo a que nosotros como Comisión y ya lo hemos hablado muchas veces, nos corresponde de verdad adoptar medidas que permitan garantizar los derechos de todos los colombianos, nosotros continuamos todavía, miren el pico que hemos tenido del COVID-19, y muchos hogares rurales de nuestro país necesitan poder seguir teniendo este subsidio, estos apoyos que se dieron el año pasado, para que puedan... se puedan llevar hasta diciembre del 2022. Por eso apelamos al apoyo de esta Comisión, para votar positivo este proyecto de ley. Muchas gracias querida Presidenta y a todos los colegas.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta, ha pedido el uso de la palabra...

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias a usted Senadora.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

... el doctor Iván Darío y después el doctor Guevara, aquí en la plataforma, y después la doctora Griselda, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Senador Iván Darío, tiene la palabra.

El honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Muchas gracias, señora Presidenta. En el contexto actual, perdón, querido Senador, en el contexto actual que ha vivido el mundo desde el año 2020, a causa de la COVID-19, los Gobiernos han buscado formas de asegurar los mínimos vitales para sus ciudadanos, cosa que no es distinta en nuestro territorio colombiano. Mediante decretos en el marco de un estado de emergencia, se ha procurado por garantizar el acceso efectivo a los servicios públicos básicos, no solo en las áreas urbanas, sino también en la rurales, en donde se encuentra en mayor medida la población con menos acceso a estos servicios. Es menester del Estado salvaguardar y proteger a sus ciudadanos, y asegurarle las posibilidades de una vida digna, por eso, mantener las garantías de la prestación de los servicios públicos básicos, mediante los Decretos 517 de abril de 2020 y 819 del 4 de junio del 2020,

fue una decisión acertada del Gobierno nacional, la imposibilidad en la previsión del tiempo que duraría esta emergencia, hace necesaria la ampliación en el tiempo de la vigencia de estos decretos, que ayudan a apaciguar y a sostener a poblaciones en dificultades, en difíciles condiciones económicas, agudizadas aún más por los efectos derivados de la COVID-19, tales como el aumento en las tasas de pobreza y desempleo, ciudadanos que hoy día sufren el cambio en las dinámicas de la economía, a quienes se les ha dificultado el acceder a los servicios básicos, que aquí se pretende amparar y garantizar. Por lo anterior, admirada Senadora, anuncio mi voto positivo en el presente proyecto de ley. Muchas gracias, y discúlpenme la voz.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Gracias Senador. Tiene la palabra Senador Guevara, por favor, y luego la doctora Griselda.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Gracias Presidenta. A mí me parece de suma importancia este proyecto, sí, pero tengo una dificultad, es que en la zona donde tengo un predio rural, hay un acueducto rural y puedo ser beneficiario de ese subsidio. Por tal razón quiero que se... declarar mi impedimento, tengo una dificultad con la asistente, que envía, no ha podido conectarse con la Comisión, pero quiero declararlo y lo hago llegar en un momentico, para que por favor se vote mi impedimento, para participar en la discusión de este proyecto de ley tan importante, pero me parece que es necesario y me retiro de la de la plataforma.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Por favor para que estén pendientes que el Senador Guevara, mientras que votamos su impedimento, se retirará o me lo suspenden de la plataforma, por favor, y vuelven y me le ayudan a hacer el ingreso, por favor Andrés y equipo de trabajo.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagiii Spath:

De todas maneras, no sé si la Presidenta diga si lo votamos de una vez, o si alguien más, porque este es un proyecto de interés general donde no beneficia absolutamente a alguien en particular, entonces, por eso yo les pediría a los colegas de mi Comisión, que votemos negativamente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta, la honorable Senadora Griselda Lobo está solicitando el uso de la palabra.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

¿Se quedó sin sonido la Presidenta?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, pero ella ya en el interno me había dicho que tiene el uso de la palabra usted.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Continúe Senadora Griselda Lobo.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias Presidenta. Sí, también tenía la misma inquietud del...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Disculpe Senadora, la Presidenta ha solicitado aquí por el interno, si el doctor Iván Darío Agudelo le ayuda a presidir este proyecto, porque le está molestando el Internet. Doctor Agudelo, usted nos puede ayudar, por favor, bueno, sí.

El honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Doctor, la verdad es que espero me entienda, tengo esta voz...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

No, se le escucha muy bien, yo le escucho clarito. Bien pueda doctora Griselda, que la Presidenta le ha dado el uso de la palabra.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias Secretario. Yo tengo, lo primero, es una pregunta Senadora Chagüi, y es si el beneficio que llega a la empresa prestadora de servicio, cómo hacemos, cómo hacen los suscriptores para constatar de que sí realmente ese subsidio llega allá y los beneficia a ellos, y hago esta pregunta, porque yo sé que muchas prestadoras de servicios se quedan con ese subsidio, y de aquí resalto la importancia del proyecto de ley, que a mí me parece muy importante, que se continúe con el beneficio para los, para las zonas rurales, pero me gustaría que también trabajáramos en un proyecto de ley, de ampliar el beneficio a las zonas urbanas de los estratos 1, 2 y 3 o por lo menos 1 y 2, Senadora, porque fíjate que aquí los servicios son costosísimos, y eso no ha..., ni en pandemia siquiera se logró que esos bajaran, al contrario, el costo para los hogares, muchos hogares, fueron altos, aquí en una oportunidad, yo creo que sumercé recuerda, que se presentaron hasta recibos, recibos del altísimo costo, del altísimo costo sí, de los servicios básicos o domiciliarios, que representan para un hogar que por ejemplo se gana, ganan los padres el mínimo, y cuánto se gasta en pago de servicios, y al contrario de bajar, subió el costo. Eso sería, muchas gracias, señor Secretario, Presidenta, si ya logró conectarse.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias. Sí, el Senador Iván Darío nos va ayudar a presidir mientras que la Presidenta arregla su Internet. Señor Presidente Iván Darío, hay una solicitud establecida en la Ley 5ª, de un impedimento, si usted me permite que la Ley 5ª... El doctor Jorge Guevara ha solicitado, que por tener un acueducto veredal, que pueda ser beneficiario, la Ley 5ª establece que él solicita que se le vote su impedimento.

La honorable Senadora Ruby ha pedido que se le niegue, ya que es un proyecto totalmente de carácter general y no en beneficio de una población en particular. Entonces, se votará el impedimento, doctor Agudelo, si así nos lo permite.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Sométalo a votación, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | NO | Bedoya Pulgarín Julián | NO |
| Besaile Fayad John Moisés | NO | Castañeda Gómez Ana María | NO |
| Chagüi Spath Ruby Helena | NO | González Rodríguez Amanda R. | NO |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | NO |
| Serpa Moncada Horacio J. | NO | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | NO | Zabaraín Guevara Antonio L. | NO |
| | | Total votos | 10 |
| | | Votos negativos | 10 |

Senador, diez (10) votos por el NO, ha sido negado el impedimento del honorable Senador Jorge Guevara. Si alguna asesora o asistente le puede decir al Senador Guevara que puede volver a ingresar a la plataforma.

Honorable Presidente Iván Darío Agudelo, la honorable Senadora Ruby ha hecho la sustentación, si usted me permite votar la proposición final con que termina el informe de ponencia que ella ha presentado...

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Bien pueda, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proposición final

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, presentamos ponencia favorable al **Proyecto de ley 332 del 2020 Senado**, por medio de la cual se amplían de manera temporal y transitoria los efectos de los artículos 8º y 9º del Decreto ley 819 del 2020 y el artículo 7º del Decreto ley 517 de 2020 y se dictan otras disposiciones, y proponemos a la Comisión Sexta de la honorable Senado de la República darle debate al proyecto de ley, con las modificaciones. A los honorables Congresistas, Ruby Helena Chagüi Spath.

He dado lectura a la proposición final con que termina este informe de ponencia, y con la autorización del señor Presidente, Iván Darío, votaremos proposición final.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | SÍ |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 10 |
| | | Votos favorables | 10 |

La Secretaría General certifica diez (10) votos por el SÍ, ha sido aprobada la proposición final con que termina el informe de ponencia.

Este proyecto de ley tiene 7 artículos, y la ponente ha solicitado en la Secretaría General la Comisión, la omisión de la lectura del articulado y votar el articulado en bloque. Adicionalmente, votar el título del proyecto, es: *por medio del cual se modifica el Decreto ley 819 de 2020 y el Decreto ley 517 de 2020 y se dictan otras disposiciones.*

Nuevamente, señor Presidente Iván Darío, la honorable Senadora ponente ha solicitado la omisión de la lectura del articulado, votar los siete artículos en bloque, el título del proyecto y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate. Si usted me lo permite, señor Presidente, autoriza votación.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Bien pueda.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias.

- Llamado a lista:

| | | | |
|---------------------------|----|------------------------------|----|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | SÍ |

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Señor Secretario, me informa, ¿se está votando el articulado, o qué?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, honorable Senador, se están votando el articulado en bloque, el título del proyecto y el querer de esta Comisión de que este importante proyecto pase a siguiente debate, honorable Senador.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Voto SÍ, y pido la palabra a continuación.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias Senador.

| | | | |
|-----------------------------|----|-----------------------------|-----------|
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| Total votos | | | 11 |
| Votos favorables | | | 11 |

Once (11) votos por el Sí, la Secretaría General certifica que ha sido aprobado el proyecto en mención, su título y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate.

Señor Presidente Iván Darío, el Senador Guevara ha solicitado, después de haber sido aprobado el proyecto, el uso de la palabra, si usted se lo permite.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Tiene la palabra el Senador Guevara. Bienvenido Senador.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Gracias Presidente. No, yo solamente quiero señalar la bondad de este proyecto, es de los pocos incentivos que le ha llegado al sector rural, los 14.600 pesos, creo que son, sí, que se le entregan al operador, y él lo descuenta de la factura de sus usuarios, pero yo quisiera hacerle una propuesta a la Senadora Ruby Chagüi, para que quede hacia el segundo debate, a mí me parece que hay que buscar un mecanismo que simplifique el acceso al subsidio por parte del operador, porque el subsidio se entrega al operador, conozco el caso, por ejemplo, de la provincia de Rionegro en Cundinamarca, que el hatillo tiene, casi creo que es el único de esa provincia, que logró acceder al subsidio, porque hay unos mecanismos de definición, que hacen supremamente difícil, porque hay muchos acueductos que no tienen legalizada su documentación, etcétera, pero están prestando el servicio. Entonces, es que busquemos, yo le hago llegar una proposición posteriormente, a un mecanismo de simplificación, para que la empresa de acueducto que está prestando el servicio rural, que siempre son comunales, en lo fundamental, pueda acceder sin tanta dificultad, sin tanta traba, eso es lo que yo quería plantear, y la verdad me parece muy importante ampliar este proyecto e iniciativa, por supuesto, del Ministro de Vivienda, el doctor Malangón, que me parece magnífico para la gente, y que ojalá lo pudiéramos ampliar siquiera hasta diciembre del 2022, sería ideal, vamos a plantearlo al Ministro, porque está hasta junio, plantearlo al Ministro si lo podemos llevar hasta diciembre, que sería muy importante, porque hasta allá vamos a tener efectos de la pandemia. Muchas gracias, Presidente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Yo quisiera que la doctora Ruby haga una claridad, por favor.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Gracias, querido Presidente. Gracias Senador, sí, hacerle la claridad, ¿qué veíamos nosotros?, que es la ampliación de los dos decretos, entonces, el Ministerio de Vivienda, ¿qué tiene?, Tiene identificado 1.621 potenciales prestadores registrados, que están hoy inscritos en ese registro de prestadores de servicio. Yo, al Senador Guevara, bienvenida a la proposición, y siquiera estoy atenta para el segundo debate, a ver cómo la podemos analizar y cómo se pudiera mejorar, en caso tal de que usted se haya enterado, de que es difícil

acceder, a ver cómo lo hablamos con el Ministerio, de tal manera que quede aquí en el proyecto, para que no se vaya a tener ningún problema, y que los prestadores pueden acceder de manera fácil. ¿En qué, en qué beneficios se traduce? Se traduce en 316.000 personas de estratos uno y dos, que se van a beneficiar con esto efectivamente hasta el 2022, porque como usted lo decía y lo decíamos todos, pues todavía tenemos los efectos de la pandemia, y pues ha sido muy difícil, porque no nos hemos podido lograr recuperar.

Así es, este artículo lo tiene hasta el 30 de junio del 2022, vamos a estudiar con el Gobierno, el tema de diciembre, porque creeríamos nosotros que con todo lo que ha pasado con la vacunación y todo lo demás, era indispensable por lo menos llevarlo hasta mitad del otro año. Debido a las finanzas, debido al tema del FOMI y todo lo demás, pues lo pudiéramos también estudiar, y adicionalmente a ello, cómo se evidencia que si le llega a los usuarios, pues porque ellos no tienen que pagar eso, porque se paga directamente es a los prestadores de servicio, así lo tiene estipulado el Ministerio de Vivienda, así ha venido funcionando durante, pues el año pasado que se incluyó dentro de los dos decretos, y por eso se hace de esa forma, porque directamente no es una cuenta que le llegue al suscriptor, sino que... al usuario, sino que se hace a través de los prestadores de servicio, porque es en la parte rural. Entonces, yo quedo atenta a esas recomendaciones y lo analizamos nosotros con la autora y con el Ministerio de Vivienda, para que lo que queremos es que precisamente estos alivios lleguen a esa población. Yo quiero felicitar a su autora, la Senadora María Rosario Guerra, y darle las gracias a toda la Comisión, aquí tenemos un propósito común, y es poder ayudar a los hogares más vulnerables de Colombia, los de zonas rurales que son los que también se han visto bastante afectados por la pandemia, y qué bueno seguirles extendiendo esta mano, para que puedan solventar, por lo menos por un período más, este servicio que es público esencial. Muchísimas gracias a todos.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Muchas gracias. Señor Secretario, me informan por el interno que ya se agotó el orden del día. Tenga la amabilidad, señor Secretario...

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:
Pido la palabra, pido la palabra.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Senador Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Sí, sobre el tema, sobre el tema. Yo quiero certificar, Presidente y Secretario, que en lo que

conozco, las empresas han sido muy responsables, reciben y le descuentan de la factura, si se pasa, por ejemplo, que son 15.000, no paga sino \$400, sí, he visto facturas de \$400, \$500 pesos en los acueductos rurales, porque, la verdad, los acueductos. Entonces, honorable Senadora Griselda, es un hecho real, ha ocurrido y me consta y puedo certificar, además que les queda muy complicado, porque se meten en un problema jurídico muy complejo, si no aplican a los usuarios el subsidio, tendrían que reintegrar los dineros, y eso no lo van a hacer las empresas. Ha sido muy serio, y creo que es este es un buen proyecto y un buen aporte al campo, pues es poco, pero realmente los costos del agua, mientras que en Bogotá, no recuerdo cuánto vale un litro, por ejemplo en el Hatillo, un metro cúbico de agua vale \$800, si usted gasta 10 metros cúbicos, está pagando \$8.000, realmente no es un costo, pero para algunos no es tan duro, pero para muchos campesinos es de verdad un apoyo muy importante, la gente está muy contenta con ese subsidio. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

A usted, muy oportuno.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:
Y pido la palabra, una constancia.

La honorable Senadora Griselda Lobo Sirva:
Tengo una proposición por ahí.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Señor Secretario, por favor, quién pidió el uso de la palabra. ¿El Senador Guevara, iba a intervenir otra vez?

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:
Sí, sobre una constancia.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, pasamos en al punto de *proposiciones, varios y constancias*.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Bueno, entonces, Senadora Griselda. Senador Guevara, permítame que usted acaba de intervenir varias veces, permítame que la Senadora Griselda, bien pueda...

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

No, si no, que el Senador presente su constancia, Senador, yo espero.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:
Hágale Senadora, hágale.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Es una proposición, la proposición la tiene el Secretario, que el Secretario por favor nos la lea.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, Señora Senadora.

Congresista:

AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ

Presidenta de la Comisión.

Asunto: solicitud para determinar el orden del día de la Comisión Sexta Constitucional Permanente. Solicitud para determinar el orden del día.

Respetada Presidenta

Desde las bancadas declaradas en oposición con representación en el Congreso de la República, me permito presentar solicitud, para ejercer nuestro derecho de determinar el orden del día de la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en términos contemplados en el artículo 19 de la Ley 1909 de 2018, Estatuto de Oposición, en el cual se reconoce la facultad de los partidos y movimientos políticos declarados en oposición, determinar el orden del día de las sesiones de las Comisiones Permanentes, por 3 veces durante cada legislatura del Congreso. Es importante destacar que la Corte Constitucional, Sentencia 018 al 2018, señaló que el reconocimiento del derecho contenido en el artículo 19, fue producto del margen de configuración legislativa propio al Congreso de la República y en desarrollo del mandato de integridad, del artículo 112 de la Constitución, así en tanto, uno de los objetivos del Estatuto de Oposición, es ofrecer garantías a los partidos y movimientos políticos declarados en oposición al Gobierno, para poner en consideración y discutir asuntos que estimen relevantes, la definición de los elementos del orden del día de una sesión, es un derecho idóneo y pertinente para tal objeto.

En los puestos solicitamos, para la sesión no presencial del miércoles 16 de junio 2021, a las 8:30 de la mañana, la Comisión Sexta Constitución Permanente del Senado de la República solicita que se haga la sesión presencial y que solo se ponga un proyecto de ley, que sería el de la Ley 327 de 2020 Senado, por medio de la cual se modifica la disposición contemplada en el Decreto legislativo 662 del 2020, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 433 del 2001. Firman,

Griselda Lobo, Jorge Guevara, Antonio Sanguino, Gustavo Bolívar.

Una proposición que solicita, honorable Senadora Griselda y honorable Senador Guevara, el proyecto... es únicamente... tenemos bastantes proyectos de ley anunciados, sería para que ustedes encabezaran con ese proyecto de ley y se diera a continuar con otros proyectos de ley, porque hay proyectos de ley que deben ser sacados de Comisión antes de que termine esta legislatura. Leída la proposición, señor Presidente.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Pido la palabra.

El Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío:

Tiene la palabra el Senador Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Yo había hablado.... gracias Presidente. Yo había hablado con el Secretario General y habíamos quedado que mañana, es el proyecto Matrícula Cero, cierto Senadora Griselda, habíamos quedado de que mañana se anunciaba, cierto, pero pues yo propondría, para que no sea una sesión exclusiva sobre el tema, es que lo anunciemos entonces hoy y lo incluyamos en el orden del día de mañana, para que sea una sesión normal, y podamos discutir otros proyectos, me parece más viable.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ese proyecto de ley, honorable Senadora Griselda y honorable Jorge Guevara, fue anunciado en el primer punto de los anuncios, el proyecto de ley está anunciado para mañana.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

¿Quedó anunciado?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Es que ese proyecto, quiero aclararle Presidente, ese proyecto estaba aplazado porque hace parte de los proyectos de la discusión del Comité Nacional de paro, con el Gobierno nacional, creo que fue su señoría la que incluso nos planteó la inquietud inicial, de que no lo podíamos discutir, ya el Comité de Paro se ha levantado en la mesa de negociación, están pendientes de reabrir la negociación, pero mientras tanto, yo creo que nosotros podemos discutir. Entonces, si ya está anunciado, echaríamos para adelante el proyecto, nos damos por bien servidos, ¿cierto Senadora Griselda?, correcto, bueno.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Por favor, esta proposición de solicitud, honorables Senadores, deja con las modificación expuesta, que se puedan discutir más proyectos de ley dentro del orden del día establecido, ¿cierto doctor Guevara?

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Sí, sí, claro.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias. Por favor, para no hacer votación nominal, ¿todos los Senadores que están en plataforma están de acuerdo? Así es, de acuerdo, y se acepta la proposición de encabezar mañana con el proyecto de ley, según lo estipula el Estatuto de Oposición. Siendo así, se ha agotado del orden del día, señor Presidente.

Siendo las doce y treinta y ocho minutos de la tarde (12:38 p. m.), el señor Presidente, honorable Senador Agudelo Zapata Iván Darío, levanta la sesión e informa que se citará por Secretaría.

AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ
Presidenta

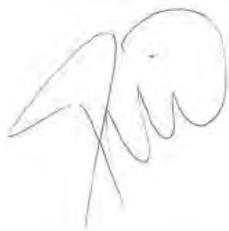
ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 44, de la sesión del día 15 de junio de 2021, que consta de 35 folios.

De acuerdo a la ley del reglamento, se firma el anterior auto, a los veintitrés (23) días del mes de marzo de 2022.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República

* * *

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 45 DE 2021

(junio 16)

El día dieciséis (16) de junio de dos mil veintiuno (2021), siendo las nueve y cuarenta minutos de la mañana (9:40 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República se reunieron en la plataforma Zoom, con el fin de sesionar de manera no presencial.

El honorable Senador Horacio José Serpa asume la Presidencia de la Comisión, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamada a lista

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Bedoya Pulgarín Julián

Castañeda Gómez Ana María*

Chagüi Spath Ruby Helena

Guevara Jorge Eliécer

Lobo Silva Griselda

Serpa Moncada Horacio José

Trujillo González Carlos Andrés

Tamayo Pérez Jonathan

Zabaraín Guevara Antonio Luis.

Señora Presidenta, nueve (9) Senadores presentes, hay quórum decisorio.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Agudelo Zapata Iván Darío

Besaile Fayad John Moisés.

Con excusa deja de asistir la honorable Senadora:

González Rodríguez Amanda Rocío.

La señora Vicepresidenta, honorable Senador Ana María Castañeda Gómez, asume la Presidencia:

Gracias, señor Secretario, continuemos entonces con la lectura del orden del día, por favor.

Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señora Presidenta.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

para la sesión no presencial del día miércoles 16 de junio de 2021, a las 9:00 a. m.

I

Llamado a lista

Se verificó el llamado a lista, señora Presidenta.

Hay nueve (9) Senadores presentes..., diez Senadores presentes, nueve, nueve.

Certifica la Secretaría General, nueve (9) Senadores presentes, hay quórum, decisorio.

II

Discusión y votación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley

1. **Proyecto de ley número 326 de 2020 Senado, por medio del cual se modifican disposiciones contempladas en el Decreto legislativo 662 de 2020.**

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 433 de 2021.

A este proyecto le emitió concepto el Ministerio de Educación, el cual fue enviado a los correos de los honorable Senadores el día 18 de mayo de 2021.

Autores: honorable Senador *Wilson Neber Arias Castillo* y otros.

Ponente: honorable Senador *Jorge Eliécer Guevara*.

2. **Proyecto de ley número 466 de 2021 Senado, por medio de la cual se dictan normas encaminadas a reconocer la transmisión de los saberes culturales, fomentar y promover la sostenibilidad de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales y del patrimonio cultural en Colombia y se dictan otras disposiciones.**

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 541 de 2021.

A este proyecto le emitió concepto el Ministerio de Educación, el cual fue enviado a los correos de los honorable Senadores el día 15 de junio de 2021.

Autores: honorable Senador *Ruby Helena Chagüi Spath* y otros,

Ponente: honorable Senador *Ruby Helena Chagüi Spath*.

- Proyecto de ley número 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. Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 619 de 2021.

A este proyecto le emitió concepto el Ministerio de Educación, y comentarios de la Federación de Municipios, los cuales fueron enviados a los correos de los honorables Senadores el día 10 de junio de 2021.

Autores: honorable Senador: *Roy Leonardo Barreras*; honorables Representantes: *Rodrigo Rojas* y otros.

Ponente: honorable Senador *Ana María Castañeda Gómez*.

- Proyecto de Ley número 372 de 2020 Senado**, por medio de la cual se dictan las bases de la Política Nacional de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación I+D+I para la seguridad farmacéutica y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 638 de 2021.

A este proyecto le emitió comentarios el Colegio Profesional de Químicos Farmacéuticos de Colombia, el cual fue enviado a los correos de los honorables Senadores el día 15 de junio de 2021.

Autor: honorable Senador *Iván Darío Agudelo Zapata*.

Ponente: honorable Senador *Iván Darío Agudelo Zapata*.

- Proyecto de ley número 397 de 2021 Senado**, por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural a los municipios de *Suratá* y *Matanza*, del departamento de *Santander*, exaltando su condición de escenario para la construcción de la república. Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 631 de 2021.

Autor: honorable Senador *Richard Alfonso Aguilar Villa*.

Ponente: honorable Senador *Ana María Castañeda Gómez*.

- Proyecto de ley número 380 de 2021 Senado, 206 de 2020 Cámara**, por el cual se declara patrimonio cultural e inmaterial de la nación la *Hermandad Nazarena del*

municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 614 de 2021.

Autor: honorable Representante *Héctor Javier Vergara Sierra*.

Ponente: honorable Senador *Ana María Castañeda Gómez*.

- Proyecto de ley número 474 de 2021 Senado**, por medio de la cual se modifica la Ley 2027 de 2020 que establece amnistía a los deudores de multas de tránsito.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 609 de 2021.

Autor: honorable Senador *Jonatan Tamayo Pérez*.

Ponente: honorable Senador *Jonatan Tamayo Pérez*.

III

Lo que propongan los honorables Senadores.

La Presidenta,

Amanda Rocío González Rodríguez.

La Vicepresidenta,

Ana María Castañeda Gómez.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta, leído el orden del día y si me autoriza su aprobación de manera nominal.

La Presidenta, honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Secretario, continúe con la aprobación y el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señora Presidenta.

- Llamado a lista

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| Total votos | | | 11 |
| Votos favorables | | | 11 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Nueve (9) votos por el SÍ, ha sido aprobado el orden del día leído, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Secretario. Vamos a darle el uso de la palabra al Senador Antonio Zabaraín.

El honorable Senador Antonio Luís Zabaraín Guevara:

Gracias, Presidenta. A ver, nosotros, la señora Presidenta, Amanda Rocío González, el honorable Senador Horacio Serpa y quien les habla, hemos presentado una proposición de archivo, la cual queremos la lea el Secretario, una vez yo haga la sustentación, para que pues se tenga claro por qué la proposición de archivo. La sustentación a esa proposición de archivo es en razón a que, en coordinación con la doctora Amanda Rocío González, Presidenta de la Comisión, y el Senador Horacio Serpa, decidimos solicitar el archivo del Proyecto de Ley 417 del 2021 Icetex, en razón a la falta de espacios para el diálogo con los ciudadanos interesados. Como es de conocimiento público, el autoproclamado Comité del Paro le solicitó al Gobierno nacional, a través de comunicación del 16 de mayo del 2021, en el punto de garantías para las mesas de negociación, el retiro del presente proyecto. Debemos anunciar que nos acogemos a esa solicitud, dado que nosotros teníamos tres audiencias públicas aprobadas por esta Comisión y programadas en el mes de mayo, para ser desarrolladas a lo ancho y amplio de todo el territorio nacional los días 21, 24 y 27, respectivamente, repartidas de la siguiente forma:

La primera en la región Caribe... perdón, la primera en la región Central, a cargo del Senador Serpa; la segunda en la región Caribe, a cargo de los Senadores oriundos del Caribe; y la tercera en la región sur y de la Orinoquía, a cargo de nuestra Presidenta. En atención al álgido momento que atravesó el país y con el propósito de no agudizar la situación e interrumpir los canales de negociación entre el Gobierno con el Comité de Paro, se tomó la decisión de aplazar el desarrollo de las audiencias públicas. El día de hoy, a escasos días del cierre legislativo, presentamos proposición de archivo al mencionado proyecto de ley; lo anterior no significa que el proyecto no sea de beneficio para el país, los jóvenes y el futuro de Colombia. Dadas todas esas consideraciones, solicito al Secretario, con la venia de la señora Presidenta, lea la proposición, se ponga a consideración de la Comisión y se vote nuestra proposición de archivo. Muchas gracias, señora Presidenta.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Jorge, si quiere... qué pena, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Sí, gracias, Senador Zabaraín. En este caso pues ya se aprobó el orden del día, entonces sí, el deber ser es que se presente la ponencia del Senador Guevara; después que se presente esa ponencia pues ahí sí sometemos a votación la proposición del Senador Zabaraín, de la Senadora Amanda, que sería una proposición sustitutiva, pero tenemos que continuar con el orden del día como fue aprobado. El Senador Serpa no sé si quería decir algo.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

No, simplemente, simplemente, pues saludándolos a todos, decir o expresar algo acerca de esa de esa proposición de archivo. Sí, nos correspondió a nosotros ser los coordinadores ponentes, se pusieron... digamos, nos organizamos para hacer esas audiencias públicas, recorrer el país, unas cosas virtuales, otras presenciales, en fin, entró el paro a funcionar y dentro del pliego de solicitudes pues estaba al proyecto Icetex; eso pues nos trancó, nos trancó el procedimiento que se tenía establecido para avanzar en las audiencias públicas y, por supuesto, en la ponencia, inclusive yo tuve algunas reuniones con organizaciones de jóvenes, de estudiantes, estuve en algunas entidades para ver el tema financiero, estuve conversando en el Fondo Nacional del Ahorro, en... en fin, varias, varias, varias entidades, ¿sí? Desafortunadamente se nos, se nos, digamos, bloqueó, bloqueó la agenda y por eso, y por eso, colegas, pues queremos presentar esta proposición de archivo, que yo también respaldo junto con el Senador, junto con el Senador Zabaraín. Hay que rescatar muchos puntos de este proyecto de ley, pero lo mejor que podemos hacer en este momento es que se archive y volverlo a presentar en la próxima legislatura, e iniciar muy pronto o lo más pronto posible ese trámite, por eso respaldo y soy autor de esa proposición de archivo, junto con el Senador Zabaraín. Gracias, Presidente.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senador Serpa. Secretario, entonces demos... continuemos con el orden del día, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Varga:

Sí, señora Presidenta, aquí estoy desde la Secretaría en dos situaciones: Uno, el proyecto de ley, Presidenta, con la venia suya, que ha radicado... la proposición que ha radicado el honorable Senador Zabaraín, el honorable Senador Serpa y Amanda Rocío, es un proyecto que no se le ha radicado ponencia, ellos acaban de dejar la constancia que han hecho todas las mesas de trabajo, hicieron todo lo posible, pero por el término de la legislatura se deja la constancia y la Secretaría General lo certifica, en el punto de proposiciones la votamos, para que pueda ser archivado ese proyecto de ley, que es el **Proyecto de ley 417 de 2021, por la cual se establecen alivios, incentivos, estímulos y mecanismos para mejorar las condiciones de acceso a la educación superior por medio del Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior “Mariano Ospina Pérez”–Icetex**-. Entonces eso lo hacemos en el momento de proposiciones, Presidenta, que es un archivo, y que se deja constancia en la Secretaría General de todo el trabajo de los Senadores, pero como no hay ponencia radicada, no hay ningún problema, señora

Presidenta; y someterlo a consideración, apenas agotemos los proyectos.

Siguiente punto del orden del día, señora Presidenta, si me lo permite, es:

Proyecto de ley número 326 de 2020 Senado, por medio del cual modifican disposiciones contempladas en el Decreto legislativo 662 de 2020.

Ponente: El honorable Senador *Jorge Eliécer Guevara*.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Le damos entonces la palabra al Senador Jorge Eliécer Guevara. Senador, adelante...

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Gracias, gracias Presidenta. Con un saludo a todos los Senadores y Senadoras y quienes nos acompañan desde las redes, decirles que este es un proyecto muy importante y solicito que me den... bueno, gracias, ya. Este es un proyecto de ley muy importante que lo habíamos... cuya discusión se había suspendido porque el Comité Nacional de Paro había pedido parar, suspender la discusión de este proyecto. En este momento el Comité Nacional de Paro ha suspendido las actividades y se ha retirado de la mesa de negociación, no se ha reintegrado la negociación, entonces yo creo que el proyecto retoma su vigencia. El proyecto de ley tiene... 326 de 2020, por medio del cual modifican disposiciones contempladas en el Decreto legislativo 662 de 2020, es un proyecto cuyos autores son los Senadores Wilson Neber Arias, Antonio Eresmid Sanguino y Gustavo Bolívar; por supuesto, me ha correspondido la ponencia de ese proyecto. El proyecto... ¿cuál es el objeto de este proyecto de ley? El proyecto de ley tiene por objeto modificar algunas disposiciones del Decreto 662 del 2020, proferido por el Gobierno nacional en el marco del estado de emergencia económica, social y ambiental.

Siguiente. ¿Cuál es el contenido de este proyecto? El proyecto tiene cuatro artículos: Uno es el objeto; dos, los recursos del Fondo Solidario para la Educación, ¿de dónde provienen?, provendrán del Fome, por eso la modificación a realizar al numeral 8 del artículo 2 del Decreto legislativo 662 de 2020; el tres, el subsidio a la matrícula financiera de las instituciones de educación superior para los dos semestres siguientes a la promulgación de esta ley, modificación a realizar, el numeral 4 del artículo 3 del Decreto legislativo 662; y el cuarto, las vigencias. Hemos radicado... bueno, hemos radicado unas modificaciones a la ponencia.

Sigamos. El artículo 2. El artículo 2 dice lo siguiente:

Inclúyase el numeral 8 y adiciónese un segundo párrafo al artículo segundo del Decreto legislativo 662 de 2020, el cual quedará así:

Artículo 2°. *Recursos*. Los recursos del Fondo Solidario para la Educación provendrán de las siguientes fuentes: Los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencias, Fome, y párrafo 2:

Los recursos del Fome que se transfieran para el Fondo Solidario para la Educación, serán de uso exclusivo para financiar los costos del programa “Matrícula Cero”, dispuesta en el numeral 4, artículo 3° del presente decreto legislativo.

Sigamos, artículo 3°, el artículo 3 dice lo siguiente:

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 4 del artículo 3° del Decreto Legislativo 662 del 2020, el cual quedará así:

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 4 del artículo 3° del Decreto Legislativo 662 del 2020, por el cual se crea el Fondo Solidario para la Educación y se adoptan medidas para mitigar la deserción en el sector educativo provocada por el coronavirus COVID-19, en el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica, el cual quedará así:

Artículo 3°. *Uso de los recursos...*

Esta es una modificación, por supuesto, que hacemos, porque habíamos propuesto en la ponencia que fuera... el proyecto fuera permanente, que la Matrícula Cero fuera permanente; hemos retomado la proposición inicial de que quede de la siguiente manera:

Uso de los recursos. Los recursos del Fondo Solidario para la Educación serán usados para mitigar la extensión de los efectos de la crisis en el sector educativo en el territorio nacional, para apalancar los siguientes programas educativos: Cuatro (4), Matrícula Cero. Genérese un subsidio a la matrícula financiera de los estudiantes pertenecientes a las instituciones de educación superior pública, para los dos semestres siguientes a la promulgación de esta ley, de la siguiente manera: Estudiantes de pregrado de las instituciones de educación superior pública, 100% de la matrícula financiera. Y habíamos propuesto que estudiantes de posgrado, que se suprime, es decir, hemos modificado con una proposición para que no queden incluidos los estudiantes de posgrado, porque nos parece que las condiciones financieras hoy no dan para esa situación -Siguiente, siguiente- Bueno, en síntesis lo que busca el proyecto es muy concreto.

La ponencia que hicimos estaba habilitada para mantener de manera permanente la Matrícula Cero; hemos hecho una proposición, radicada en Secretaría, modificatoria del artículo 3, para que solamente sean dos semestres, una vez promulgada la ley, y hemos suprimido la financiación de los posgrados, porque nos parece que en esta coyuntura no nos da la situación financiera, tendríamos que atender otras condiciones para financiar el proyecto y la verdad, creemos que no hay condiciones económicas para ello, por cuanto tendría que disponerse de una nueva reforma tributaria, que llegaron unos nuevos recursos y antes, al contrario, acaba de hundirse la reforma tributaria que ha propuesto el señor Ministro Carrasquilla, quien también salió del lado de la reforma lo, lo sacó también su reforma.

Esa es en síntesis la propuesta del Proyecto de Ley 326 del 2021; solicitó, señor Secretario, que

se sirva leer la proposición con que termina la ponencia y que acojamos la modificación que ha sido concertada con los ponentes, de manera particular con el Senador Sanguino, quien no puede estar presente porque anda en su Comisión Segunda, en la discusión del Acuerdo de Escazú, pero veo que aquí está presente el Senador Wilson Arias, pues para quien pediría que se le conceda el uso de la palabra para ayudar a la sustentación del proyecto. Gracias, Presidenta, y solicito que sometamos a discusión la proposición con que termina la ponencia.

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Presidencia... Presidenta, 30 segundos, con la venia del Senador Ponente. Tengo aquí en mi correo electrónico unas recomendaciones que hace el Ministerio de Educación, con respecto a este proyecto; no sé si el Senador Guevara las tiene en su registro, que sería bueno que la Comisión conociera de esas recomendaciones. Gracias.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

El Ministerio prácticamente pues no avala el proyecto, ¿sí?, y entendemos que el Ministerio reclama que haya una discusión y que me parece a mí... pero yo creo que el proyecto tiene posibilidad de financiarse desde el FOME, en las condiciones que hoy tiene financieramente la Nación.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Bueno, vamos a darle la palabra a uno de los autores, al Senador Wilson; ¿está en plataforma?, ¿me confirman?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí Senadora.

El honorable Senador Wilson Neber Arias Castillo:

Sí estoy.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Castañeda Gómez: Adelante, Senador.

El honorable Senador Wilson Neber Arias Castillo:

Gracias, muy amable. Bien, bueno, con mi saludo a todas y todos, he ingresado con mucho interés, para poder saludarlos, de paso les comento, me estoy recuperando del Covid, pero he estado tratando de participar de estos días, porque me parece de la mayor importancia lo que discutimos en el Congreso de la República en esta parte tan final ya del periodo, de modo que mi abrazo cálido, y este es uno de los temas que me ha suscitado pues el mayor interés, por eso presentamos el proyecto... que, fíjense ustedes, era anterior a todo el curso de las últimas jornadas de protesta que hemos visto en el país. Tal vez quisiera solamente hacer dos consideraciones sobre estos asuntos, si ustedes me lo permiten.

Este asunto pues ha tenido trascendencia enorme, tuvo una muy amplia movilización, un despliegue de movilización enorme, antes de que se produjera la convocatoria del paro nacional, ustedes lo vieron, inclusive durante esos días tuvimos controversias interesantes, sanas, pienso yo, lógicas, dentro de las concepciones políticas que tenemos en el Congreso de la República, pero yo quiero reivindicar por la positiva, que creo que ha pasado mucha agua bajo el puente, cuando empezamos con esta discusión, básicamente desde las bancadas alternativas, hubo una negativa rotunda inclusive del equipo de Gobierno y de los partidos de Gobierno; quiero saludar que últimamente he escuchado, aún en voces del Centro Democrático, afirmaciones muy categóricas acerca de la importancia que haya Matrícula Cero, esto lo ha planteado inclusive por boca del propio ex Presidente de la República en su oportunidad, cosa que quiero dejar dicha como un hecho notorio de la vida pública de este país, después de que han transcurrido los hechos también tan notorios de la vida nacional y una expresión que yo quisiera poder aplicarme a ella, y es que la juventud ha salido a tomar la palabra y una de las grandes banderas de la juventud es esta de la Matrícula Cero; esto ha producido que haya reacomodos en el espectro político nacional y en el modo como abordamos los hechos.

Quiero decirle que vengo de conversaciones y de notificar una información de empresarios del Valle del Cauca, que están hablando de dos asuntos de la mayor importancia: uno, de una política... -si me permites- de una política pública de empleo muy vigorosa; y dos, de estudios de inserción de los jóvenes, porque la educación, no voy a hablar de empleo, pero lo dejo dicho como un acto importante, el aparato educativo además juega un papel de retención de la juventud, para que no presione el mercado laboral, pero además de evitar, de retener a los jóvenes, para que no presionen el mercado laboral, tiene, pues ustedes lo saben, no voy a repetirlo, grandes funciones sociales públicas y para las fuerzas productivas del país. Segundo, si ustedes miran, y se preguntan mucho los sociólogos y mucha gente, por qué en Cali el paro fue tan grande, yo voy a contarles dos cosas muy importantes: uno, porque en Cali la pobreza durante la pandemia creció tres veces lo que lo que creció el concierto nacional, mientras en... crecía el 20%, la pobreza en Cali creció el 67%, tres veces más que el concierto nacional. Dos, porque los que se hicieron pobres en Cali, esto está documentado copiosamente, no perdieron lo mismo que el promedio nacional, los que cayeron de la vulnerabilidad a la pobreza en Colombia, perdieron aproximadamente el 24% de su ingreso, para hacerse propobres, en Cali fue el 50%, el doble, y lo menciono para explicar también territorialmente, geográficamente, cómo es el mapa de los bloqueos, de la protesta y de la pobreza. Y tres, destaca dentro de ese conjunto la juventud de las siguientes características: los jóvenes sin escolaridad, pobres de la ruralidad y mujeres.

Si hemos de apostarle a la juventud, entonces tenemos que mirar muy bien sus banderas, opino yo, uno, Matrícula Cero, inclusive, lo dejo dicho en aras de otra discusión que viene, no solo Matrícula Cero, buena parte de la juventud más golpeada es la desescolarizada o la de escolaridad sin posibilidad de ingreso a la universidad; no olviden esos dos, desescolarizada o con once grado y puntaje ICFES, pero que sea presentado 10 veces a la universidad; les quiero decir, uno de los jóvenes muertos en Cali, en entrevista con la madre, pues la entrevista a la madre de uno de nuestros jóvenes, decía: 10 veces se presentó a la Universidad del Valle y nunca pudo ingresar. Lo menciono para decir esto es un asunto muy importante, tanto para tratar de colmar las expectativas de estos jóvenes, no con una mirada inmediateista, porque es que los impactos de estos serán muy importantes desde el punto de vista, uno, de la formación de ciudadanía y, de otra parte, del desarrollo de las fuerzas productivas nacionales.

Yo no quiero abusar de ustedes, quiero con estos asuntos ilustrar la importancia, el carácter inaplazable, además de estos temas y la vocación del Congreso de la República para atender, miren ustedes, ha sido casi que un rotundo fracaso las conversaciones con el Gobierno nacional, subsidiariamente el Congreso de la República aquí tiene una oportunidad de oro, no dilapidar estos proyectos de ley, darles la oportunidad de que continúen en su discusión y sean aprobados, y le ofrezcamos al país una alternativa; si el Congreso le da esta oportunidad a la juventud y lo anuncia hoy desde esta Comisión, esta Comisión Sexta ha aprobado un proyecto para, de manera pertinente, inmediata y oportuna, no más soluciones tardías, no más soluciones después de que tenemos tantos jóvenes muertos, mutilados, desaparecidos y con visos de reiniciar en la ciudad de Cali, porque quiero decirles, los muchachos que han negociado con la Alcaldía han dicho “esto como que fue una mamadera de gallo, el Gobierno no quiere cumplir y regresamos al bloqueo”; no es solamente para decirle a los jóvenes “no regresen al bloqueo”, ese no puede ser el sentido, demagógico e inmediateista, no, es para decirle a la juventud “estamos preocupados, no por el bloqueo de hoy de una vía, estamos preocupados por el bloqueo de la juventud, que no tiene oportunidades antes, ahora y mañana le serán negadas, si no tenemos alternativas como esta”.

Sé que la Comisión Sexta tiene una gran sensibilidad social y quiero agradecer a Jorge Eliécer, y no solo a él, reconozco el interés de toda la Comisión Sexta, ya antes de ingresar estaba con muchachos de la universidad del Quindío, que me dicen: “Wilson, la universidad del Quindío es la más cara de todas las públicas de Colombia”; yo voy a confirmar si eso es cierto, porque también me están alegando otras universidades lo mismo, pero en todo caso, ustedes vieron la expectativa y el corazón vibrante de los jóvenes esperando esta conversación de hoy, la humanidad, la preocupación de la juventud está muy puesta, afortunadamente está puesta sobre... sus ojos sobre el transcurso de esta

Comisión, que yo sé que tiene una gran sensibilidad por estos asuntos, se trata de atender oportunamente, que no tardíamente, porque a veces, termino con eso, está claro el dicho popular de que “después de ojo afuera, no hay Santa Lucía que valga”, pues bien, tanto hemos aplazado esto y hoy es una oportunidad de lujo para esta Comisión Sexta.

De modo que mi abrazo grande y mi altísimo reconocimiento a todos ustedes, por la amplitud, por permitirnos esto, y espero que nuestra vocación sea de solución de estos tan acuciantes problemas. Gracias, Presidenta, Vicepresidente y apreciados compañeros y compañeras.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias a usted Senador Wilson. Secretario, entonces continuemos con la votación del informe...

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Yo pedí la palabra, señora Presidenta...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proposición final con que termina...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

¿Sí?

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Yo tengo mi mano levantada, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Ah, Senadora Griselda, qué pena, adelante.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias, gracias, señora Presidenta, y gracias, Senadores, y mi reconocimiento al Senador Wilson, por esa gallardía que ha tenido en la defensa de los jóvenes en Cali, pero también por apoyar este tipo de propuestas, junto con el Senador Guevara, en la propuesta de la gratuidad de la matrícula financiera para todas las IES del país, es decir, la propuesta de la matrícula cero, que no es otra. No es una propuesta, Senadores, que esté fuera del alcance financiero del Estado. Según la respuesta a un derecho de petición del 4 de septiembre del 2020, el valor total de la matrícula de los estudiantes que cursan programas académicos en el nivel del pregrado en las instituciones de educación superior públicas, se estima en 700.000 millones de pesos por semestre. Para financiar la matrícula cero a nivel Nacional, para pregrados y posgrados de las instituciones de educación superior pública durante un año, el Gobierno nacional debe destinar una suma aproximada de 1.8 billones de pesos colombianos; esta suma se divide en 1.4 billones para pregrado y 0.4 billones para posgrados, mucho menos de lo que hemos gastado nosotros en materiales bélicos, en material de guerra, que ya llevamos gastados 9.200 millones de dólares.

Desde el 21 de noviembre del 2019 los jóvenes han venido realizando jornadas, los jóvenes y las mujeres, jornadas, y su reclamo, el primer reclamo,

la primera exigencia que hacen al Estado, a los Gobiernos, es lograr culminar sus estudios, realizar sus estudios de educación superior; esa es una de las exigencias más sentidas, ha sido la de la acceso a la universidad, la Matrícula Cero, Senadores; es solo una de las condiciones que pueden ayudar a romper esa barrera y abrir las puertas de la educación, pero también se necesitan mejores condiciones en los centros de estudio, garantías para una buena alimentación, por ejemplo, no la de paquete, y servicios de salud, conectividad, para acceder a la información académica y, por supuesto, que estos jóvenes no tengan que dedicar el tiempo de su formación a buscar el sustento suyo y el de su familia, prueba de esto soy, y me da aquí pena decirlo, pero eso me tocó en mi hogar a los 8 años, 7, 8 años, empezar a trabajar para ayudar a las labores del hogar, y ni siquiera podía llegar a hacer mis tareas, porque tenía que colgar mi mochilita de los cuadernos e irme a trabajar. Eso, eso, eso es lo que se reclama hoy después de 40 años, es el reclamo de los jóvenes.

Miren Senadores, las universidades tuvieron una deserción del 37% debido a la pandemia, y al realizar una consulta a 88 entidades educativas se comprobó que un 20% de estudiantes antiguos desertaron y se matricularon 17% menos de los estudiantes esperados para el segundo semestre del 2020. Sumado a esto, en el Foro del Estado de la Nación, “¿qué viene para Colombia en el 2021?”, del pasado 3 de diciembre, la Ministra de Educación, la doctora, la señora María Victoria Angulo, señaló que cerca de 158.000 niños y adolescentes abandonaron sus estudios como consecuencia de la pandemia.

Se necesita pues destinar un mayor número de recursos; es una urgencia, es una necesidad, Senadores, que permitan financiar matrículas y para que las instituciones puedan ofrecer programas que le brinden auxilio a su comunidad estudiantil, o líneas de crédito, descuentos en las matrículas nuevas, becas, etc., pero tenemos que hacer algo. De esta manera se puede evitar mayores cifras de deserción, por lo que saludamos esta iniciativa y declaramos nuestro voto positivo hoy, pero no quiero parar aquí, Senadores, yo estuve en Pereira, en Cali, Popayán, Pasto, Cali, tuvimos una subcomisión de la Comisión de Paz, y estuvimos escuchando a los jóvenes, porque eso hicimos, una labor de escucha, y el primer punto de sus exigencias es la educación, de 620.000 jóvenes que terminan su secundaria cada año, de ellos aproximadamente 120.000 logran pasar a sus estudios universitarios. Senadores, ¿cuál es la oferta que hace el Estado a los 420.000... perdónenme, a los... sí, a los 420.000 que no logran pasar a sus estudios superiores? Por muchas causas, recursos es la principal, no hay recursos para ellos pagar su universidad, su semestre, su matrícula. ¿Cuál es la oferta de esta Comisión?, que uno de sus asuntos importantísimos que tiene es la educación, ¿qué le ofrece esta Comisión del Legislativo a la sociedad Colombiana, a esos jóvenes que han brotado a las calles, que se van a las calles, a exigirle

al Gobierno, al Estado, una de sus reivindicaciones o de sus derechos, porque lo son es derechos, como es el del acceso a la educación.

Miren, Senadores, en Armenia un joven vende en las calles salpicón y si le quedan 10.000 pesos, 10.000 pesos que él no compra ni zapatos ni ropita, porque los está ahorrando para su universidad, un joven que hoy está clamando que por lo menos alguien le done un computador, para poder continuar con sus estudios; eso es lo que tenemos, pero eso hace este joven, ¿cuántos no tienen la oportunidad ni siquiera de comprar, para vender el salpicón? Pero es que de eso no se trata, se trata es qué, ¿cuál es la oportunidad que desde esta Comisión podemos ofrecerle a la juventud, para superar una de las causas de la inequidad que tenemos, como es la educación para nuestros jóvenes? No hay la oportunidad, por eso tenemos desde el 21N del 2019 estas manifestaciones sucesivas que se han dado, que también las tuvimos desde el 28 de abril hasta estos días, en que los jóvenes son los que están en la calle, exigiendo uno de los derechos que se les ha negado por décadas y décadas.

Eso sería, señora Presidenta; muchísimas gracias por el tiempo que me ha dado, y muchísimas gracias, señores Senadores, por escucharme.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senadora Griselda. Ahora sí, Secretario, continuemos, por favor. Secretario, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí Presidenta, no me había activado la cámara. Proposición final con que termina el informe de ponencia: con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al **Proyecto de ley número 326 de 2020 Senado, por medio del cual modifican disposiciones contempladas en el Decreto legislativo 662 de 2020**, con modificaciones. Jorge Eliécer Guevara. Se ha dado lectura a la proposición final con que termina este informe de ponencia. señora Presidenta, haré la votación nominal.

La Presidenta honorable Senador Ana María Castañeda Gómez:

Adelante, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | | Bedoya Pulgarín Julián | No |
| Besaile Fayad John Moisés | | Castañeda Gómez Ana María | No |
| Chagüí Spath Ruby Helena | No | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | Sí | Lobo Silva Griselda | Sí |
| Serpa Moncada Horacio J. | No | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | | Zabaraín Guevara Antonio L. | No |
| Total votos | | | 7 |
| Votos favorables | | | 2 |

Certifico la presencia en plataforma del Senador Jonathan Tamayo, el doctor Carlos Andrés; deben tener problemas de conectividad. Siete (7) votos han contestado, señora Presidenta, cinco por el No, dos por el Sí; ha sido negada la proposición con que termina este informe de ponencia, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Secretario, entonces continuemos con el siguiente punto del Orden del Día, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

El doctor Guevara está pidiendo el uso de la palabra, Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

...Si el doctor Guevara quiere... bueno, adelante, Senador Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Gracias Presidenta. Bueno, yo creo que hemos perdido una oportunidad muy importante desde esta Comisión, de ayudar a resolver una de las presiones más duras, más graves que tiene el país y es el tema de la juventud y de manera particular el de su universidad. Quiero decirles que en el día de ayer el Comité Nacional de Paro tomó la decisión de suspender las acciones permanentes que venía desarrollando y dentro de una de las acciones a la cual va a trabajarle es a llevar al Congreso proyectos de ley, para que los puntos consignados en el Pliego Nacional de Emergencia sean discutidos por este Congreso. Entonces aquí va a volver otra vez esa propuesta de Matrícula Cero, ya no solo con el apoyo de los Congresistas, sino con el apoyo de ese comité, que de una o de otra manera ha ganado una representación en el escenario nacional.

Entonces yo realmente lamento que no se haya permitido darle vía libre a este proyecto y estaremos nuevamente buscando esta oportunidad, de la mano del Comité Nacional de Paro, que va a traer este proyecto de ley a través... buscar los mecanismos de las bancadas y, por supuesto, yo sí creo que este es un proyecto muy importante y que hemos perdido una oportunidad de oro, de decirle a la juventud... además porque el Presidente ya ese camino lo inició, el Presidente ya anunció que el próximo semestre habrá Matrícula Cero, entonces creo que, de verdad, me da mucha tristeza que esto haya ocurrido y seguiremos luchando porque la Matrícula Cero, en este escenario, vaya dos períodos más, pero yo sí creo que una gobernabilidad seria y decente debería brindarle, como yo lo propuse inicialmente en el proyecto, en la ponencia, que fuera permanente la gratuidad de la educación superior para los estratos 1, 2 y 3 en la universidad pública. Muchas gracias, Presidenta.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proyecto de ley... segundo punto: Proyecto de ley número 466 de 2021 Senado, “**Proyecto de**

ley número 466 de 2021 Senado, por medio de la cual se dictan normas encaminadas a reconocer la transmisión de los saberes culturales, fomentar y promover la sostenibilidad de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales y del patrimonio cultural en Colombia y se dictan otras disposiciones. Publicado en la Gaceta del Congreso número 541 de 2021. Autora y Ponente: *Ruby Helena Chagüí Spath*.

Leído el siguiente punto, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, gracias, señor Secretario, entonces le damos uso de la palabra a la Senadora Ruby Chagüí, para realizar su ponencia. Senadora, adelante.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Gracias Presidenta, un saludo muy especial a todos mis colegas que nos acompañan en este proyecto de ley. Yo quiero, como lo dice aquí en la presentación y lo están leyendo, esto es un proyecto de ley que es de nuestra autoría, pero que tenemos todo el acompañamiento de ustedes, los Senadores de la Comisión Sexta, y también de varios Representantes de distintos partidos, también de la Comisión Sexta de Cámara. Este proyecto de ley ¿qué busca? Busca establecer un régimen jurídico que promueva los procesos de reconocimiento de transmisión de los saberes culturales, la formación, la educación, la sostenibilidad y el cierre de brechas de capital humano de los agentes y de organizaciones representativas de los oficios de las artes, las industrias creativas y culturales, el patrimonio como fuente también de desarrollo económico y progreso social, según todas esas apuesta regionales, así como también la coordinación con el sector productivo, para promover los oficios del sector cultural en nuestro país.

Esto, apreciados compañeros, es un reconocimiento de estos saberes y tradiciones, que además significa equiparar las condiciones de muchos colombianos, cuya situación socioeducativa no les permite hoy acceder a la educación técnica o profesional ni a las oportunidades laborales. ¿Por qué es importante? Bueno, nace de esa necesidad, nosotros lo vivimos aquí en la Comisión Sexta, más ahora en pandemia, cuando sacamos adelante ese proyecto de ley de Cultura, y hemos visto la necesidad de todas las personas inmersas en este sector, jóvenes, adultos, para que puedan contar precisamente con alternativas de aprendizaje y de trabajo, y que puedan ser reconocidas social y económicamente. La labor fundamental que ellos cumplen en el desarrollo de la cadena de valor de las artes y en el sistema de las relaciones productivas del Patrimonio Cultural es impresionante, pero ¿qué es necesario? Es necesario que las competencias de todos estos sectores culturales, los músicos, los artesanos, los pintores, los orfebres y en general de todos los depositarios de estas funciones a modo de oficio, que han sido transmitidas de maestro a

alumno, de familia, mamá a hijo, abuelos, nietos, sin mediar a través de la educación formal, sean reconocidos en el Estado Colombiano como un conocimiento legítimo, en el marco de las leyes nacionales, con el fin precisamente de que entre todos podamos allanar el terreno para ellos, que se dedican precisamente a este tipo de ocupaciones, y nosotros, desde la Comisión, podamos contribuir a ello.

Por eso, con este proyecto de ley, vamos a contribuir a la inserción laboral, a poder promover también el emprendimiento, la educación, el empleo, la innovación también, y facilitar alternativas que permitan que todos puedan desempeñar su rol. Yo quiero precisar un poquito aquí este tema: nosotros estamos hablando de 52.000 gestores culturales que se registraron ya en la base de datos de “Soy Cultura” del Ministerio de Cultura, 25 personas registradas en el sistema de información artesanal; de los 52.000 gestores registrados hasta hoy, 16.937 registraron una ocupación y de esos el 76.7% se identificó en el sector de las artes. ¿El porcentaje de ocupación sabe cuánto es? 5.2 %, entonces es muy, muy importante que podamos seguir adelante con este proyecto de ley.

En cuanto al rango de ingresos ¿qué encontramos? De 21.800 personas que se registraron esa información en “Soy Cultura”, 5.300 reciben menos de 500.000 pesos mensuales, menos de 500.000 pesos, y 4.400 personas no reciben ingresos; eso está por incluso... esa cifra está por incluso por debajo del salario mínimo, menos de 500.000 pesos. Adicionalmente, en el régimen de salud ¿qué encontramos? El 42.2 % se encuentra en el Sisbén y el 40.3% pertenece al régimen contributivo; a la afiliación de seguridad social 71.3% es cotizante y únicamente el 28% es beneficiario. No menos importante, apreciados Senadores, es que también encontramos que 13.660 gestores culturales no registran ningún nivel educativo y únicamente 3.000 cursaron educación en el nivel profesional, 1.300 en el técnico profesional y 1.600 tiene un título de bachiller.

Entonces, ya para entrar en materia muy rápidamente, ¿qué contiene este proyecto de ley? Cinco (5) capítulos, 35 artículos. Disposiciones generales es el primer capítulo, que plantea todo lo que tiene que ver con el objeto, se esbozan algunas definiciones y principios; aquí por ejemplo, se precisa la definición de los oficios, de las artes, las industrias creativas y culturales, el patrimonio cultural, se plantean todos esos principios, que definen las acciones de los agentes de los ecosistemas de valor de los oficios relacionados con las artes, con la diversidad y todo el enfoque diferencial y la identidad Cultural. El segundo capítulo del proyecto de ley plantea todo lo que tiene que ver con las disposiciones orgánicas, aquí ¿qué queremos? Se crea un consejo de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales y del Patrimonio Cultural de Colombia, que será precisamente el fortalecimiento de los oficios; va a

ser un órgano asesor del Ministerio de Cultura, para todo lo que tiene que ver con el desarrollo de las políticas a favor de los oficios artísticos y culturales, y eso está integrado por miembros del Gobierno y, lo más importante, por miembros de todos los consejos artísticos y culturales.

También se crea la Cámara Colombiana de Artes y Oficios, que va a facilitar la asociatividad y el reconocimiento de los creadores y de los artesanos, y esta será apoyada, la nacional, en lo que se va a llamar las cámaras departamentales, las cuales harán presencia en todos los territorios de nuestro país. Estas cámaras departamentales van a agrupar a los creadores y a los gestores culturales y se van a encargar de gestionar sus intereses ante la Cámara Nacional Colombiana, y ser un canal para la obtención de sus certificados de conocimientos previos, que será expedido, este certificado, en el marco del sistema general de cualificaciones.

Cada uno de estos organismos va a trabajar mancomunadamente, para el desarrollo de los oficios artísticos y culturales, generando una sinergia con el Gobierno nacional y con toda la población civil, para el cumplimiento del objeto de esta ley. En tercer lugar, estamos hablando de lo que hemos dicho desde el principio y es la parte más importante del proyecto de ley, que es el fomento de los oficios; con esto se busca promover el reconocimiento de saberes, a partir de la obtención de una cualificación, en el marco definido por el Sistema Nacional de Cualificaciones.

Aquí tenemos que anotar que el reconocimiento de los saberes, en relación con los aprendizajes previos, comprende aprendizajes informales adquiridos de forma empírica en el trabajo o fuera del ámbito formal de la educación y formación, ¿por qué? Porque nosotros lo que buscamos es que todos los gestores culturales puedan certificar sus conocimientos, en el marco del reconocimiento de aprendizajes previos, y que sean tenidos en cuenta como parte de la mejora de acceso y permanencia en el mundo del trabajo y de emprendimiento. También se va a fomentar el reconocimiento de las certificaciones en las instituciones educativas o formativas, con el fin de facilitar el acceso a la movilidad educativa, según lo establece en el Sistema Nacional de Cualificaciones; también el fomento en el emprendimiento y fortalecimiento de las empresas culturales, las organizaciones, los colectivos del sector de los oficios, para que las instituciones vinculadas al fortalecimiento de los oficios, puedan promover unos canales de financiación de sus proyectos, fortalecimiento, por ejemplo, de la comercialización de los bienes, de los servicios, relacionados con los oficios, como a través de unas líneas que se establecen específicas con iNNpulsa, el Fondo Emprender, el Fondo Nacional de Garantías, Bancóldex, Programa Nacional de Estímulos y Concertación del Ministerio de Cultura, entre otros.

Este proyecto de ley también trae un régimen tributario especial, en donde todas las personas

y grupos constituidos que cuenten con un reconocimiento formal de cualificaciones como agentes de oficios artísticos y culturales, puedan exonerar o puedan tener, más bien, una exención tributaria en el impuesto de renta y consumo, así como descuentos en impuestos municipales, como predial para inmuebles, y con el fin de que se usen para el desarrollo de su actividad. El cuarto bloque de este proyecto de ley lo tenemos dispuesto en unos artículos que hablan de la promoción, la comercialización y el turismo cultural; ¿qué buscamos? Que el Gobierno, en articulación con las entidades territoriales, puedan promover la circulación y la comercialización de los productos y los servicios elaborados, a través de los ofertados por los agentes de oficio, valga la redundancia de la Cultura, a través de ferias, a través de festivales, a través de mercados, eventos, vitrinas regionales, nacionales e internacionales; que no nos podemos quedar allí, tenemos que impulsar el sector de los gestores culturales, y que adicionalmente el Ministerio de Cultura, en asocio con Fontur, establezcan un programa denominado “Red de Pueblos de Oficios”, para el fortalecimiento de la cadena de valor de los oficios, de las artes, las industrias creativas y el patrimonio, mediante la integración de estas actividades; además, desarrollar las investigaciones, aquí tenemos que tener investigaciones en el sector, para fortalecer el conocimiento sobre los procesos productivos asociados a todos estos oficios y saber de nuestro país.

Y por último, ya para terminar, apreciados colegas, son 35 artículos, hablamos de las disposiciones complementarias en el proyecto de ley, para que el Ministerio de Cultura, en coordinación con el DANE, implemente, fortalezca los instrumentos técnicos, que permitan contar con toda la información confiable, para formular una política pública que tienda y que sea pertinente en los oficios, se autoriza al Gobierno, a las autoridades locales a destinar también partidas presupuestales para esto, y busca la reglamentación de la materia de este proyecto en un plazo máximo de un año, contado a partir de la promulgación de esta ley. Teniendo en cuenta algunas recomendaciones que recibimos por parte del Ministerio de Educación, hoy estamos presentando unas proposiciones también a los artículos 19, 20, 21, 22 y 31, para el reconocimiento, la transmisión, la formación, la certificación de los saberes, que estén articulados, como lo hemos dicho, con el Sistema Nacional de Educación Artística y Cultural que se tiene hoy, y con todos los subsistemas locales de las entidades territoriales.

Además, también se incluyó al Ministerio de Educación como otro actor que va a fortalecer al... digamos, no sé, a la promoción de estos reconocimientos, no lo teníamos en la ponencia y se incluyó, y también se incluyó en todo lo que tiene que ver con el fomento de la investigación, que precisamos en este proyecto de ley, así como la

libertad de elección de los programas académicos de las instituciones educativas.

Queridos colegas, todos somos firmantes de este proyecto de ley; las medidas para salvaguardar nuestra Cultura, no solo deben propender por conservar lo existente, sino también porque tenemos que proyectarlas al futuro y generar condiciones necesarias para su replicación y la perpetuación. La música, la artesanía, tantas otras labores, como los oficios, constituyen bases de nuestras comunidades; yo estuve en Puerto Escondido este fin de semana y qué belleza como me reunía con un grupo de bullerengues, que participa en las festividades todos los años, y ese saber cultural que se transmite de generación en generación es muy importante.

Yo quería como contarles hoy un poquito más de esto, pero lo dejamos al final, para que podamos votar; también recibimos una proposición de la Senadora Griselda Lobo, la cual busca incluir que un miembro del consejo sea también el representante de la Asociación Colombiana de Actores, esta proposición ha sido avalada. Nosotros no podemos quedarnos con las manos cruzadas, nosotros tenemos que ayudar a que estas historias, estas tradiciones, estos modos de vida, estos oficios de trabajo, que muchos de esos son heredados de generación en generación, hagan parte de la protección de un mandato ineludible, apreciados colegas, por todos los órganos de la República y por ello también por las tres ramas del poder público, que deben estar partícipes de su guarda.

Por eso los invitamos a que nos acompañen, a que podamos votar positivamente y podamos ayudar a que la transmisión de los saberes sea certificada y podamos ayudar a que nuestra Cultura se fortalezca, y se promueva toda la sostenibilidad de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales, y patrimonio cultural de Colombia para nuestro país y para el mundo. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senadora Ruby. Entonces pues, Secretario, miremos... nos dice la Senadora que han sido avalada las proposiciones que se han presentado. La Senadora Griselda pidió el uso de la palabra ¿o es...? ¿Sí? Adelante, Senadora, sobre el proyecto.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias señora Presidente. No, el objetivo de este proyecto de ley es muy importante, porque busca crear un... lo uno, hay un artículo donde se crea el consejo de los oficios artísticos, de las industrias creativas, y eso pues nos va a nosotros, en cuanto a la Cultura, al fomento de la Cultura, es muy importante, pero mire, Senadora Chagüí, cómo la educación tiene que ir muy mancomunadamente, y así lo señaló, sumercé, que los organismos deben de trabajar mancomunadamente, estos organismos, con la educación y mire lo que acabamos... acaba de pasar en nuestra Comisión, eso es una cosa, pero mire que sumercé nos da un dato también aquí muy importante

dentro de su exposición, el reconocimiento de saberes informales y aprendizaje, eso es educación y para eso se necesitan recursos, y hoy es lo que nosotros estamos aquí también exigiendo y solicitando a la Comisión Sexta, a ustedes, Senadoras y Senadores, y mire lo que registra aquí: de 13.360 personas que no registran ningún nivel, no registran ningún nivel educativo, sólo de ellos 1.300 con título profesional; mire el déficit, el desbalance que nosotros tenemos en educación, y uno educa con cultura y educa... y Cultura necesita también de personas en los colegios, en las universidades, que sean profesionales, pero hoy desafortunadamente hemos dado un voto negativo a Una Matrícula Cero, que va muy de la mano con este proyecto de ley, al que la Senadora Chagüí ha hecho una exposición muy importante aquí en la Comisión Sexta.

Yo quiero señalar esto, pero también porque esto no va suelto y sumercé en sus palabras lo dijo, cómo la Educación con la Cultura trabajan y los organismos del Estado mancomunadamente. Gracias, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senador Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senadora. Entonces vamos a votar, Secretario, el informe de ponencia final, para abrir la discusión.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias señora Presidenta, daremos lectura a la proposición final con que termina este informe de ponencia:

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, presentamos ponencia favorable al **Proyecto de ley 466 de 2021**, por medio de la cual se dictan normas encaminadas a reconocer la transmisión de los saberes culturales, fomentar y promover la sostenibilidad de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales y del patrimonio cultural en Colombia y se dictan otras disposiciones. Proponemos a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, darle debate al proyecto de ley con las modificaciones. *Ruby Helena Chagüí Spath.*

Haremos votación nominal, señora Presidenta, como usted lo ha sugerido:

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | Sí | Bedoya Pulgarín Julián | Sí |
| Besaile Fayad John Moisés | Sí | Castañeda Gómez Ana María | Sí |
| Chagüí Spath Ruby Helena | Sí | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | Sí | Lobo Silva Griselda | Sí |
| Serpa Moncada Horacio J. | Sí | Tamayo Pérez Jonathan | Sí |
| Trujillo González Carlos A. | Sí | Zabaraín Guevara Antonio L. | |
| | | Total votos | 10 |
| | | Votos favorables | 10 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Diez (10) votos por el sí, ha sido aprobada la proposición final con que termina el informe de ponencia. señora Presidenta, estamos pendiente de... hay una, dos, tres, cuatro, cinco, seis (6)

proposiciones a los 35 artículos. Hay una proposición al artículo seis (6), presentada por la doctora Griselda Lobo, artículo 19... todas son modificatorias. Al 19 por la Senadora Ruby Chagüí, al 20 por la Senadora Ruby Chagüí, al 21 por la Senadora Ruby Chagüí, al artículo 22 por la Senadora Ruby Chagüí y al artículo 31 por la Senadora Ruby Chagüí; quiere decir que en proposiciones radicadas solo hay modificaciones para el artículo 6°, 19, 20, 21, 22 y 31, de los cuales...

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Correcto.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

De los cuales el artículo seis (6) aquí... ¿cuál es la modificación del que fue conciliado, doctora Griselda? El artículo 6 que me manda la proposición, pero no tengo subrayado cuál fue la modificación, por favor.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Es incluir, es incluir esas modificaciones, incluir en los miembros del consejo a un representante de la Asociación Colombiana de actores.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Y ya fue aceptada, ¿cierto?, Senadora.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Ahí está. Sí, está aceptada.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Está conciliada, pero le agradezco, por ejemplo, en futuras proposiciones siempre quedar subrayada la modificación, para así registrarla.

Artículo 19: En el artículo 19, por ejemplo, aquí está subrayado, y es: En el artículo 19 en la parte... dice: Fomentar el relevo y la transmisión intergeneracional, el aprendizaje informal y comunitario, subrayado, en articulación con el Sistema Nacional de Educación Artística y Cultural (SINEFAC) y con los subsistemas locales de las entidades territoriales. Esta fue la presentada por la Senadora Ruby Chagüí. Lo mismo en el artículo 20, subrayado en negrilla, para que quede establecida en el acta, por medio del cual se reglamenta y se desarrolla el Sistema Nacional de Educación y Formación Artística y Cultural (SINEFAC), desde el cual... en articulación con los subsistemas locales de las entidades territoriales; ese está agregado en el artículo 20. En el artículo 21, Reconocimiento de Saberes, el Gobierno nacional, con liderazgo de los Ministerios de Trabajo, Ministerio de Educación y Ministerio de Cultura, artículo 21. Artículo 22, en acuerdo con el Ministerio de Educación Nacional y de las recomendaciones dadas por el SINEFAC, artículo 22. Artículo 31, en el marco de su autonomía... en el artículo 31 se agregó "en el marco de su autonomía". Nuevamente recordamos que son 35 artículos, los

35 artículos, las proposiciones... en el cuadro de proposiciones los artículos que no presentan ninguna proposición y están originales como en la ponencia son el 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, no tienen ninguna modificación. Entonces siendo así, siendo conciliadas las proposiciones presentadas por la Ponente, la honorable Senadora Griselda Lobo, la ponente ha solicitado votar el articulado en bloque, como ha sido conciliado, la omisión de la lectura del articulado, la votación en bloque, el título del proyecto, *por medio de la cual se dictan normas encaminadas a reconocer la transmisión de los saberes culturales, fomentar y promover la sostenibilidad de los oficios artísticos, de las industrias creativas y culturales y del patrimonio cultural en Colombia y se dictan otras disposiciones*, y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate. Siendo así señora Presidenta, si usted me autoriza, haré votación nominal.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Adelante, señor Secretario, con la votación.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | Sí | Bedoya Pulgarín Julián | Sí |
| Besaile Fayad John Moisés | Sí | Castañeda Gómez Ana María | Sí |
| Chagüí Spath Ruby Helena | Sí | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | Sí | Lobo Silva Griselda | Sí |
| Serpa Moncada Horacio J. | Sí | Tamayo Pérez Jonathan | Sí |
| Trujillo González Carlos A. | Sí | Zabaraín Guevara Antonio L. | Sí |
| | | Total Votos | 11 |
| | | Votos Favorables | 11 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Once (11) votos por el sí, ha sido aprobado el proyecto de ley en mención con los 35 artículos, con las modificaciones, y el título y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate. señora Presidenta, usted sabe cuándo iniciará Plenaria, por favor, a ver si nos dan... me permiten dar continuidad al resto de proyectos de ley, por favor.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Secretario, le damos un abrazo afectuoso al Senador Agudelo, lo recibimos en la Comisión y esperamos que se esté recuperando de manera satisfactoria y, bueno, al Senador Guevara, un minutico, por favor, para poder continuar.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Es que yo le iba... antes de la votación le iba a preguntar a la Senadora Ponente, cómo iba a funcionar ese consejo para el fortalecimiento de los oficios varios, cómo funcionaría, el objetivo, la función, ya como aclaración porque ya se votó, ya lo acompañé.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Ok, Senador, no sé si la Senadora Ruby está en estos momentos o si no pues le dará pues esa

respuesta en el transcurso de la... antes de que se termine la Comisión.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Yo estoy aquí, si quieren...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Adelante, Senadora.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Tenemos poco, poco tiempo, pero precisamente este consejo lo que es, es que es un consejo asesor del Ministerio, es un consejo para que se pueda precisamente asesorar todo lo que tiene que ver con la política a favor de los oficios artísticos y culturales, y este consejo -ahorita se lo mando si quiere por el interno- va a estar integrado por los miembros del Gobierno y lo más importante, por todos los miembros de los consejos artísticos y culturales que ya existen, entonces es para que se concierten, para que tengan en cuenta precisamente las necesidades de todos, y su función es precisamente asesorar al Ministerio de Cultura en todo lo que es la política a favor de los oficios artísticos y culturales; ya yo se lo envío, donde está más detallado y usted lo pueda mirar.

Aprovecho también, Presidenta, aquí está presente, del Ministerio de Cultura, el Director de Patrimonio y Memoria, el doctor Alberto Escobar; si le puede dar 20 segunditos, simplemente para agradecer, porque le hemos dicho que necesitamos avanzar, y este proyecto es de ustedes, yo quiero agradecer definitivamente a toda la Comisión, porque hoy le dimos el voto positivo a un proyecto, que es de ustedes, que es de todos nosotros y que vamos a sacar adelante en Plenaria de Senado, para contribuir a todo lo que tiene que ver con el fortalecimiento de los oficios y de los saberes de nuestro país.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Senadora, ¿me repite el nombre del...?

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

El doctor Alberto Escobar.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Doctor Alberto, 20 segunditos.

El Director de Patrimonio y Memoria, Ministerio de Cultura, doctor Alberto Escobar Wilson-White:

Hola.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Adelante, doctor Alberto, de la Dirección de Patrimonio.

El Director de Patrimonio y Memoria, Ministerio de Cultura, doctor Alberto Escobar Wilson-White:

Pues la verdad es que desde la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura solo tenemos palabras de agradecimiento hacia esta iniciativa, que acaba de ser aprobada en su primer debate. Muchas gracias a la Senadora Ruby Chagüí, a la Vicepresidenta, a toda la Comisión Sexta; la verdad es que este país necesita de leyes como esta, que permitan cerrar esas brechas que existen entre aquellas personas que van a la universidad y aquellas personas que aprenden un oficio a partir de la práctica; es evidente que en países como Alemania, como en Austria, como en Suiza, estas diferencias no están tan marcadas y un maestro que domina un oficio tiene la posibilidad de tener el mismo reconocimiento social y económico que una persona que va a la universidad. Para el patrimonio cultural de nuestro país esta ley que están promoviendo, de verdad, va encaminada en esa dirección, muchos de los sabedores Culturales han aprendido su oficio a partir de la práctica y una de las grandes dificultades que se encuentran es que no son reconocidos justamente en las mismas condiciones que otras personas que van a la universidad. Así que desde el Ministerio de Cultura muchas gracias a todos.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath:

Gracias, don Alberto, muy amable. Gracias Presidenta, continúe.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Tercer proyecto, señora Presidenta, como usted es la ponente, el Senador Iván Darío Agudelo nos va ayudar a presidir; está un poco todavía molesto en salud, pero él es un hombre fuerte y nos va ayudar. **Proyecto de ley número 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*”. Autor: *Rodrigo Rojas* y otros.

Ponente: *Ana María Castañeda Gómez*.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Señor Secretario, sírvase dar lectura al informe de ponencia.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

La honorable Senadora va a hacer la sustentación del informe de ponencia, señor Presidente, y apenas termine ella pondrá en consideración, Presidente, la proposición final con que termina.

El Presidente, Honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata: Bien pueda, señora Presidenta.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senador Agudelo. Bueno, este proyecto de ley, *por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial, bajo el enfoque de sistema seguro, y se dictan otras disposiciones*, yo antes de continuar quiero nombrar a los autores de esta iniciativa: Como bien lo dijo el Secretario, el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Barreras, el Representante Diego Patiño, el Representante Emeterio Montes, el Representante Milton Agudelo, autores de esta iniciativa.

El objetivo de este proyecto de leyes, por supuesto, garantizar el derecho a la vida, a la integridad de las personas, 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 poder luchar contra la siniestralidad vial. Hablemos de víctimas de accidentes de tránsito. 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, así mismo para los países en su conjunto; esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas, que quedan discapacitadas, lesionadas o mueren, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para poder atenderlo, ya que todo el tiempo, mucho tiempo se concentra en ellos. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países, oigan bien, el 3 por ciento de su Producto Interno Bruto.

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 personas lesionadas. En 2019 murió una persona por siniestros viales cada 77 minutos; en Colombia la siniestralidad vial, de acuerdo al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, el país se comprometió a reducir el 26% de 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. En comparación con otros países, el porcentaje de siniestros en Colombia es una cifra que, en vez de decrecer, cada vez aumenta, con excepción del año 2020, por supuesto, porque es un año atípico que hemos vivido; especialmente esta comparación es con los países de la OCDE.

¿Cómo es el enfoque de sistema seguro? Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectivo en la 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 salud. Según esta organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas 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, los andenes, la velocidad, los vehículos, toda esta sumatoria, ¿no?, todo lo cual se deberá abordar con miras a ponerle fin a esos accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves, por supuesto. El enfoque de sistema seguro se basa ¿en qué? En un conocimiento fundamental de las causas subyacentes de las muertes y lesiones graves causadas por eventos de tránsito, especialmente la falibilidad y vulnerabilidad humana, y la responsabilidad de los gobiernos de proteger a sus ciudadanos. Este enfoque está basado en el principio según el cual los errores son inevitables, pero las muertes y las lesiones graves, como consecuencia de estos eventos de tránsito, no deberían serlo.

El sistema vial no debería estar diseñado para que el error humano tenga un resultado grave o fatal; este concepto es conocido comúnmente como responsabilidad compartida y supone que los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil, comparten la responsabilidad con los usuarios de las vías, para hacer que el sistema de transporte sea seguro. En cuanto a seguridad de los vehículos, esta iniciativa consagra una disposición en cuanto a la regulación de una serie de requisitos, para la comercialización e importación de vehículos en nuestro país; los efectos de las mejoras de los estándares de seguridad vehicular están esencialmente relacionados con la posibilidad que estos ofrecen de reducir y compensar el error humano y es reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él. El informe de bien público regional, desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo, da cuenta de que en América Latina se podrían salvar cerca de 40.000 vidas, mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región, un dato muy importante; también este informe afirma que en América Latina se ha demostrado 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 ¿cuál es? Establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 reglamentos ONU consensuados. En relación con el top 5 de los automóviles que tuvieron la mayor participación en eventos de tránsito, llama la atención que dos de estos vehículos pertenezcan al sector del transporte público individual. Según el informe del BID, los

efectos de incorporar los reglamentos técnicos, conforme al Foro para la Armonización WP29 en América Latina, la disminución de lesiones corporales fatales permitirá, en primer lugar, para el efecto de control electrónico de estabilidad, se obtendría como resultado la reducción de entre 10.000 a 37.000 muertes al año, con una estimación general de 22.800, que sería un 19 % menos de muertes en la región. Como segundo punto, también se observa que los cinturones de seguridad son una tecnología altamente efectiva para proteger a los pasajeros y que además esta disposición... y que estos también están disponibles en casi todos los vehículos de la región, pero lamentablemente su uso continúa siendo muy bajo; el aumento en el uso del cinturón de seguridad por parte de los ocupantes conllevaría a una reducción estimada entre 11.000 a 18.000 muertes al año menos, ¿no?, con una estimación general de 14.200; sería el 12.1% menos de fallecidos o accidentes fatales en la región. ¿Por qué la seguridad de la infraestructura vial?

El desarrollo de la infraestructura vial en el país, en ámbitos urbanos y rurales, así como la concepción urbana de nuestras ciudades y municipios, ha girado en torno al vehículo, privilegiando la eficiencia de los corredores viales en términos de capacidad y velocidad, es decir, priorizando el movimiento de los vehículos en detrimento de otros modos de transporte no motorizados; es por esto que esta iniciativa instaura la obligatoriedad de incorporar al diseño vial unas 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 es importante, esto supondría velar porque hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas, motociclistas; también que las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento de tránsito producen ciertas incomodidades, y si funcionan bien podrían ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.

En cuanto al sistema de licencias de conducción, este proyecto incorpora la regulación sobre las licencias de conducción, admitiendo, como hasta el momento, la enseñanza en centros particulares, pero también la evaluación, la capacidad de dominio, de actitud por parte del Estado. Y en aras de incorporar las nuevas tecnologías de la información en los trámites y procedimientos administrativos, además de la entrega de una 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 de forma digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor. También se crea un sistema de puntos asociados al comportamiento de los conductores, el 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 seis 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.

Otras disposiciones. El establecimiento de una serie de medidas que deberán cumplir los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, mototriciclos; también se crea el Registro Público de Lesiones Corporales a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá contener las coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuarios que resultó siniestrado en la vía, así como también el registro del parque automotor involucrado en siniestros viales con resultados de muerte o lesión, ya que hoy no contamos con esa información. Este proyecto de ley, Senadoras y Senadores, consta de trece (13) artículos, incluida la vigencia, como se lo he expuesto hasta ahora, desde el objeto hasta la vigencia; hemos atendido unos requerimientos de la Federación de Municipios, igualmente del Ministerio Educación, y le pido a la Comisión Sexta poder acompañar esta importante iniciativa, la cual pues expliqué que básicamente le apunta a garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal, a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Señor Secretario, en consideración el informe de ponencia rendido por la doctora Ana María, anuncio que va a cerrarse, queda cerrado; por favor, abra votación, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, leeré la proposición final con que termina el informe de ponencia, señor Presidente:

Proposición final

Por las anteriores consideraciones, propongo a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, dar primer debate al **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, con modificaciones. Se pondrá en votación nominal.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 11 |
| | | Votos favorables | 11 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Once (11) votos por el SÍ, ha sido aprobada la proposición final con que termina este informe de ponencia.

Este proyecto de ley tiene trece (13) artículos, no hay ninguna modificación; la ponente ha solicitado omitir la lectura del articulado, votar los trece (13) artículos en bloque y el título del proyecto, *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.*

Ana María Castañeda.

Se hará votación nominal de los 13 artículos en bloque, el título del proyecto y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|-----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | SÍ |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 11 |
| | | Votos favorables | 11 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Once (11) votos por el SÍ, ha sido aprobado el proyecto en mención, con los trece (13) artículos en bloque, el título del proyecto y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate. Continuamos con el siguiente punto del orden del día, señora Presidenta.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Le hago entrega de nuevo a la Presidenta.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Secretario, la plenaria está convocada para las 11.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, Senador, estoy... que me lleven el trámite, para que me avisen a qué horas van a abrir registro, para cancelar la Comisión 3 minuticos antes; todavía, como no ha abierto registro, hasta que puedo continuar con el resto de proyecticos de ley, si usted así me lo permite, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Secretario, ¿cuál es el siguiente punto del orden del día, por favor?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

El Proyecto de ley número 372 de 2020 Senado, por medio de la cual se dictan las bases de la Política Nacional de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación I+D+I

para la Seguridad Farmacéutica y se dictan otras disposiciones. A este proyecto le emitió comentario el Colegio Profesional de Químicos Farmacéuticos de Colombia.

Autor y ponente: *Iván Darío Agudelo Zapata*, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Secretario. Senador Iván Darío, tiene el uso de la palabra, adelante.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Un saludo respetuoso y cordial a todos los honorables Senadores de la Comisión Sexta del Senado y a quienes siguen la transmisión en el día de hoy. Es grato para mí estar hoy ante ustedes en el escenario de la Comisión, en medio de una recuperación que no termina, luego de haber contraído COVID-19. Esta pandemia no distingue ninguna condición y sigue siendo una gran amenaza para los colombianos y para el mundo entero; ayer fueron ya más de 600 muertos en Colombia; justamente tengo la oportunidad de dirigirme a ustedes el día de hoy con un tema de la mayor importancia para nuestra ciencia, la seguridad farmacéutica; con el permiso de la Mesa Directiva procederé a sustentar mi informe de **ponencia positiva al Proyecto de ley 372 de 2020 Senado, por medio de la cual se dictan las bases de la Política Nacional de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación I+D+I para la Seguridad Farmacéutica y se dictan otras disposiciones.** Se trata de un proyecto de iniciativa congresional presentado con el apoyo de 70 Congresistas, de las más diversas expresiones políticas, 38 honorables Senadores, de los cuales, señora Presidenta, nueve (9) somos integrantes de esta Comisión y 32 honorables Representantes de la Cámara. Este proyecto tiene por objeto una serie de medidas orientadas a reducir la vulnerabilidad del país en materia de disponibilidad y el acceso de los colombianos a las tecnologías sanitarias como pueden ser medicamentos, vacunas, reactivos y materiales de diagnóstico, elementos de protección, envases, elementos de protección; con ello se pretende proveer el marco legal y el mecanismo de articulación público-privado para que el país recupere la capacidad de producción de vacunas que teníamos hasta finales del siglo XX, fabricábamos millones de vacunas y le vendíamos a más de 20 países en el mundo, enfrentamos la malaria, la difteria, el tétano, la fiebre amarilla, radicamos la viruela, y perdimos esas capacidades. Esto incluye reducir la dependencia externa del país en materia de generación de conocimiento y de producción industrial de dichos bienes públicos esenciales, que se caracterizan por su alta sofisticación tecnológica, todo esto con el fin último de mejorar las condiciones para garantizar los derechos a la vida y a la salud de la población colombiana. El proyecto cuenta con tres grandes componentes:

Primero, las bases de la política pública; segundo, la creación de un sistema científico; y tercero, una serie de instrumentos, dentro de los cuales destaca la creación de un nuevo instituto de investigación, siguiendo los lineamientos de la Misión Internacional de Sabios, en cuanto a la necesidad del país de fortalecer capacidades científicas, para el desarrollo productivo. De un lado, se propone una política nacional para el desarrollo científico, tecnológico, industrial, la cual esta comisión ha defendido para la Seguridad Farmacéutica; se dictan sus bases y sus principios orientadores, como mecanismo de articulación armónica de toda la capacidad instalada con que hoy cuenta el país; se crea el Sistema Nacional de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación para la Seguridad Farmacéutica, que reconoce de manera muy amplia lo que Colombia ha construido en sus universidades, centros de investigación, públicos y privados, en su comunidad científica, en sus industrias privadas, que hoy adelantan producción en el territorio nacional y en toda la institucionalidad. Con esto se integra todo aquello que el país tiene hoy construido hacia fines comunes de país, evitando cualquier posible conflicto de competencia y maximizando la articulación de roles y capacidades. Finalmente, conforme a lo que recomendó la misión de sabios, sugieran reconocidos especialistas del mundo, como Mariana Mazzucato, poder avanzar en esta temática.

Colegas, debemos permitirnos soñar, soñar con un país con mejores y mayores capacidades de producción propia, para suplir al menos en parte nuestras necesidades más básicas, pero también es la forma de reconocer a nuestros científicos, generándoles herramientas, para que se queden en el país generando conocimiento. También es una estrategia para reactivar la economía, tan golpeada para la pandemia; recordemos que hace 30 años no sólo producíamos vacunas para esto; países hoy como Argentina, lo estamos viendo, y Brasil, se han permitido soñar y hoy tienen acuerdos para producir vacunas para la COVID-19, pero nosotros seguimos viendo por la ventana, con el silencio que produce saber que también pudimos estar en ese grupo de países. Quiero resaltar con esta primera ponencia más de 20 reuniones, tres (3) audiencias públicas en diferentes universidades; recogí todas las propuestas del Invima, de diferentes instituciones, que han venido construyendo en este proyecto, y me comprometo a que sigamos haciendo más mesas de trabajo, ya había empezado a hablar con el Ministerio de Hacienda. Este proyecto de ley dio lugar a este libro; este libro inclusive en su momento el Ministro de Hacienda habló como Ministro de Industria y Comercio, hoy es el Ministro de Hacienda, y muchos más Ministros que participaron, desde Salud, Ministerio de Ciencia en su momento; esta es una gran oportunidad de país, la cual es con la también creación de ustedes. Muchas gracias, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Iván Darío, y con todo el apoyo, por supuesto, de esta gran iniciativa que necesita el país, y reconocerle todo su trabajo, entrega y disciplina; aquí estamos nosotros también apoyándolo. Continuemos, entonces, Secretario, vamos a votar el informe final.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Haremos lectura de la proposición final con que termina este informe de ponencia; estábamos mirando si habían radicado algún tipo de proposición. Proposición final.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

¿En qué momento nos dan la palabra?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Después de la aprobación de la proposición.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Después, después de la aprobación, Senadora, que se abre la discusión.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proposición

En virtud de lo anteriormente expuesto, solicito a la honorable Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al **Proyecto de ley 372 de 2020 Senado**, “*por medio de la cual se dictan las bases de la Política Nacional de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación I+D+I para la Seguridad Farmacéutica y se dictan otras disposiciones*”, a partir del texto propuesto que se adjunta y forma parte integral del presente informe de ponencia.

Iván Darío Agudelo Zapata.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | NO |
| Serpa Moncada Horacio J. | | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 7 |
| | | Votos favorables | 6 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Siete (7) votos contestaron a lista, seis (6) por el SÍ, uno (1) por el NO; ha sido aprobada la proposición final con que termina el informe.

El honorable Senador Jonathan Tamayo Pérez:

Secretario, voto SÍ. Secretario, qué pena, voto SÍ, Tamayo Pérez Jonathan.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ya había cerrado el registro, Senador. Seis (6) votos...

El honorable Senador Jonathan Tamayo Pérez:

Listo.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Seis (6) votos en el... siete (7) votos registrados, seis (6) por el SÍ, uno (1) por el NO. Hasta ahora se ha votado la proposición final, Senador Tamayo, ya vamos a comenzar la discusión del articulado.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Secretario. En este orden de ideas, entonces le damos la palabra a la Senadora Griselda. Senadora y Senadores, les pido que sean muy breves las intervenciones por el tiempo, por favor, gracias.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Gracias, señora Presidenta. Este proyecto de ley, Senadores, Senador Iván Agudelo, y tengo por usted mucho respeto, sé que siempre elabora unos proyectos de ley que sirven a la sociedad científica de nuestro país, pero, ¿qué tengo con este proyecto de ley? Lo primero, que llegó al correo electrónico el día 15 de junio, a las 9:23 a. m., dejándonos menos de 24 horas para revisar 72 artículos que tiene el proyecto de ley, y analizar un proyecto de ley de gran longitud y que ha tenido importantes análisis y críticas desde el sector farmacéutico y científico el país, pues es un tiempo muy corto, Senador, con todo respeto, pero es así. Además, siendo las cero, cero del 16 de junio del 2021, en la página web de las **Gacetas del Congreso** no se ha registrado el proyecto, la **Gaceta del Congreso** número 638 del 2021, cosa que podría, a pesar de la certificación del Secretario, del señor Secretario, violar el principio de publicidad, y en este sentido, proponemos, con todo respeto, Senador, que el proyecto se aplase para su votación en el próximo período legislativo, lo que permitirá hacer un análisis más exhaustivo y que las organizaciones interesadas puedan hacerle comentarios a las ponencias en un período mayor a 24 horas. En el caso de que esto no suceda, pues no sé, mi votó sí, como ya dije a la ponencia, es negativo; yo sé que aquí la gran variedad de funciones que debe asumir la Corporación Colombiana de Investigación, Fabricación Farmacéutica y Farmacia Pública van desde la formulación del conocimiento básico, su proceso de articulación, artículo 17, pasando por el escalamiento de la manufacturación de los productos, incluyendo la elaboración de ensayos clínicos, el aseguramiento de la distribución adecuada de las tecnologías, llegando hasta la evaluación de las mismas tecnologías, la elaboración de recomendaciones en política pública, los procesos de transferencia tecnológica, la gestión de conocimiento e incluso, la comercialización del producto final. La amplitud de dichas funciones tiene dos inconvenientes principales: La corporación está asumiendo las funciones de todos los actores dentro del entorno,

que implica la generación y uso del conocimiento, lo que es problemático porque a efectos prácticos es poco probable que Corpocif pueda llevar a cabo satisfactoriamente todas las labores señaladas en la ley, e incluso en el caso de lograr dicha centralización, podría dar lugar a una “endogamia”, endogamia de actores en el sistema, que perjudicaría a largo plazo el entorno de la innovación, y asumir dicha responsabilidad redundan si tenemos en cuenta que ya hay instituciones a nivel nacional, regional y municipal o distrital, que centran sus operaciones en muchas de las funciones que se plantean desde el proyecto de ley para la Corpocif, Senador y Senadoras. Esa sería mi intervención, gracias, Senadora; lo hago corto para que no de pronto inicie la plenaria. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senadora. ¿El Senador Jorge Eliécer Guevara? Bueno, Secretario, entonces continuemos con la votación, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señora Presidenta, hay una solicitud de la doctora Griselda Lobo, pero la hizo personalmente, no para discusión de la Comisión, sino solicitándole al doctor Iván Darío Agudelo, entonces continuemos con el procedimiento de votar el articulado en bloque, ya que no hay proposiciones radicadas; en esto el ponente ha solicitado omitir la lectura el articulado, votar el articulado en bloque y el título del proyecto. Entonces ya, Presidenta, estoy aquí... y para dejar constancia que el proyecto de ley ya está en la Gaceta del Congreso número 638, aquí me la acaban de enviar de la Secretaría General, el proyecto de ley está publicado y certifico que no tiene ningún problema de publicidad, y esa es mi... el tema notarial. Votaremos el articulado en bloque, 72 artículos, el título del proyecto, *por medio de la cual se dictan las bases de la Política Nacional de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación I+D+I para la Seguridad Farmacéutica y se dictan otras disposiciones:*

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | NO |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 9 |
| | | Votos favorables | 8 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Nueve (9) votos. Ocho (8) por el SÍ, uno por el NO; ha sido aprobado en bloque el título del proyecto, el querer de esta Comisión y los 72 artículos en bloque, señora Presidenta. Quiero saber si alguno de los honorables Senadores tienen conocimiento, que no me han podido contestar, si la plenaria ya inició, para continuar con el siguiente proyecto de ley, ya que este fue aprobado, señora Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Secretario, pues confirmemos, por favor, a ver si continuamos.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, listo. Por favor, la gente de la Comisión, por favor, por el medio del interno me avisan, señora Presidenta, y está pidiendo el uso de la palabra el ponente, Iván Darío Agudelo Zapata, de su proyecto que ya fue aprobado y certificado por la Secretaría.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Senador Agudelo, adelante.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Breve, para que avancemos a lo de los compañeros. Primero, Senadora Griselda, gracias porque quiere decir que está todo muy bien, usted también es autora de este proyecto; fueron tres audiencias que hice en diferentes universidades en Bogotá, en Cali y en Barranquilla. Todas las propuestas, la gran mayoría, fueron acogidas; Senador Serpa, gracias por su apoyo, haremos las mesas pertinentes, soy un hombre abierto, un demócrata, que me gusta escuchar y construir desde la diferencia, y aquí estamos escuchando a todos los sectores, porque ésta es una oportunidad de país muy importante: Seguridad alimentaria, energética y farmacéutica, para no depender de los demás. Estoy seguro que ninguno de nosotros, Senadora Griselda, el voto suyo para mi debería de ser el más acertado y el más cierto porque acá estamos muchas veces hasta mirando qué está ocurriendo con las grandes empresas, que nos imponen sus condiciones, Senadora Griselda, y estoy dispuesto a hacer los diálogos que quiera y a recoger todo, todo lo que sea necesario para construir capacidades para Colombia. A todos los que apoyaron, a los no nos apoyaron, esperamos contar con su confianza y con su próximo voto en los próximos debates. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

¿Continuamos con el orden del día, señora Presidenta?

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Sí, señor Secretario, continúe.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señora Presidenta. Siguiendo punto del orden del día:

Proyecto de ley número 397 de 2021 Senado, *por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural a los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, exaltando su condición de escenario para la construcción de la República.*

Autor: *Richard Alfonso Aguilar.*

Ponente: *Ana María Castañeda.*

Si el doctor Iván Darío Agudelo nos ayuda presidiendo por orden alfabético, para continuar con este proyecto de ley.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Sí, señor Secretario, por favor, sírvase dar el informe.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, gracias, Presidente. Es un proyecto sencillo, pero de gran impacto para nuestro país, para nuestra cultura, para nuestra historia, para el departamento también de Santander. Así como lo ha dicho el Secretario, el objeto de este proyecto es declarar a los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, patrimonio histórico y cultural de la nación, por ser partícipe de la campaña libertadora, en la que jugaron un papel trascendental para la construcción de la República. Este proyecto es de autoría del Senador Richard Aguilar. El Patrimonio Cultural nos habla acerca de las tradiciones, las creencias y los logros de un país, de su gente, merecedores de su conservación y transmisión a las generaciones futuras; este proyecto es importante porque eleva las creencias, tradiciones y logros de los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, por haber sido partícipes de la campaña libertadora, en la que jugaron un papel trascendental para la construcción de la República; hablemos de las líneas del tiempo de las batallas: Suratá y Matanza son municipios ubicados en el departamento de Santander; Matanza es una derivación de Matanzú, el nombre de un cacique de la región que opuso resistencia a la conquista española, la cual se vivió en cinco diferentes batallas: Batalla de Chire en 1815, Batalla de Cachirí en 1816, la Batalla del Pantano de Vargas, 25 de julio de 1819, la Batalla de Pienta en 1819 también, el 4 de agosto y la Batalla de Boyacá el 7 de agosto de 1819. Estos enfrentamientos trajeron como resultado que los republicanos se tomaran la capital de la Nueva Granada, sellándose así nuestra independencia. Aquí quiero resaltar que Suratá y Matanza son territorios cuna de grandes personajes también de nuestra historia. Esta iniciativa tiene seis (6) artículos, incluyendo la vigencia: El artículo uno, que es el objeto, como ya se los mencioné anteriormente. El artículo dos, que autoriza al Gobierno nacional para que, dentro de los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo y en el marco de las disposiciones constitucionales y legales, incorpore las partidas presupuestales para diferentes obras de utilidad pública, de interés social, histórico, material y audiovisual de los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander. El artículo tres igualmente autoriza al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Cultura, para asesorar y apoyar a los municipios de Suratá y Matanza, en la elaboración, tramitación, ejecución y financiación de sus proyectos de patrimonio material e inmaterial, así como la remodelación, recuperación y construcción de los monumentos e infraestructuras

culturales e históricas, incluida la ruta turística Provincia de Soto Norte, de conformidad con la Constitución y la ley. El artículo cuarto nos dice que el Gobierno nacional y los municipios de Suratá y Matanza quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a los que les autoricen apropiar en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinados al objeto al que se refiere este proyecto de ley.

El artículo quinto dice:

Autorícese a RTVC, Sistema de Medios Públicos, a realizar una producción de televisión y una de radio, sobre la condición de patrimonio histórico y cultural de Suratá y Matanza en Santander, la cual será transmitida al país por el Canal Institucional, Señal Colombia y Radio Nacional de Colombia, en cada uno de sus espacios y plataformas digitales. Este es el articulado, Senadoras y Senadores; aquí presento a consideración esta iniciativa legislativa, para que pueda contar con su aprobación. Solicito, Secretario, acoger la proposición final que presenté para la ponencia de este proyecto de ley y, así mismo, poder votar su articulado en bloque. Gracias por el apoyo de la Comisión Sexta.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Continúe señor Secretario, por favor, con el desarrollo... la votación.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, por favor, al equipo de la Senadora, me ayudan me ayudan para dejar de compartir la presentación, ¿por favor? Proposición final con que termina el informe de ponencia.

Proposición final

En consecuencia, por las razones expuestas, me permito rendir ponencia positiva y solicitarles a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, darle primer debate al **Proyecto de ley número 397 de 2021 Senado**, por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural a los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, exaltando su condición de escenario para la construcción de la República., con modificaciones.

Ana María Castañeda.

Haremos votación nominal, así como lo ha solicitado el señor Presidente.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 8 |
| | | Votos favorables | 8 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ocho (8) votos por el SÍ, ha sido aprobada la proposición final con que termina este informe de ponencia.

Señor Presidente, la honorable Senadora ponente ha solicitado la omisión de la lectura del articulado, votar los seis (6) artículos en bloque y el título del proyecto, *por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural a los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, exaltando su condición de escenario para la construcción de la República*, y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate. Señor Presidente, si me lo permite, haré votación nominal a esta solicitud de la ponente.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 9 |
| | | Votos favorables | 9 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Nueve (9) votos, ha sido aprobado el proyecto de ley, por medio del cual se dictan... por la cual se declara patrimonio histórico y cultural a los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, exaltando su condición de escenario para la construcción de la República. Señor Presidente, ha sido aprobado el proyecto con los seis (6) artículos en bloque. Continuamos con el siguiente proyecto.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Le devuelvo a la señora Presidenta, doctora Ana María, bien pueda.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, gracias, Senador Agudelo. Quiero darle unos minutos al Senador Richard Aguilar, autor de esta importante iniciativa, para que pues se dirija a la Comisión Sexta y, bueno, aquí estamos, Senador, apoyando esta importante iniciativa, no solo para su departamento, sino para el país.

El honorable Senador Richard Alfonso Aguilar Villa:

Presidente, con su venia, muchas gracias, señora Ana María.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Adelante.

El honorable Senador Richard Alfonso Aguilar Villa:

Gracias. Bueno, primero que todo, a mi querida amiga copartidaria y Senadora, Ana María Castañeda, muchas gracias por liderar este proyecto

tan importante. Este proyecto surgió de la idea de que muchos, muchos municipios, y no solamente ocurre en Santander, sino con otros municipios en el país, se sintieron un poco excluidos de la Ruta Libertadora y gracias a esa gran idea del gobierno del Presidente Iván Duque, en incluir proyectos de gran envergadura sobre la Ruta Libertadora, en donde Boyacá, Santander y Casanare se vieron beneficiados, incluso Norte de Santander, pero dentro de la geografía misma de los departamentos algunos municipios, que tuvieron mucho que ver con nuestra independencia, se vieron, por supuesto, excluidos. En horabuena, gracias al liderazgo de la Senadora Ana María, hoy los estamos incluyendo en esa Ruta Libertadora, conmemorando pues los 205 años de la Batalla de Cachirí, en donde incluimos a dos municipios, que son Suratá y Matanza, que no solamente formaron parte de la independencia de nuestra República, sino que también estuvieron enmarcadas dentro del conflicto armado, pues Presidenta, durante los últimos 50 años. Por eso, querido Presidente y quería Senadora Ana María, muchísimas gracias; en nombre de la provincia de Soto Norte, de donde forman parte estos dos municipios, y en nombre de los santandereanos, nos sentimos muy contentos de la aprobación de este proyecto, reitero, donde se conmemoran ya los 205 años de una batalla tan importante para el departamento y, por supuesto, para la República de Colombia. Muchas gracias a ustedes y muchas gracias a todos los compañeros, quienes aprobaron este proyecto.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Senador Richard. Mandarle pues un afectuoso saludo a toda la provincia de Soto Norte, especialmente a los municipios de Suratá y Matanza, y que seguimos trabajando para que esta importante iniciativa ya se convierta en ley de la república, gracias. Secretario, siguiente punto del orden del día; creo que lo alcanzamos a evacuar.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Presidenta, me certifican por parte de mi grupo de trabajo interno, que no ha iniciado la plenaria, puedo dar continuidad, por favor, con el siguiente proyecto del orden del día.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sexto: **Proyecto de ley número 380 de 2021 Senado, número 206 de 2020 Cámara, por el cual se declara patrimonio cultural e inmaterial de la nación la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, y se dictan otras disposiciones.**

Autor: Héctor Javier Vergara.

Ponente: La Senadora *Ana María Castañeda Gómez*.

El honorable *Senador Iván Darío Agudelo*, que ha estado muy activo hoy, ¿nos puede ayudar a presidir la Comisión, por favor?

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Por Dios, necesitamos que nuestra Vice adelante todos sus proyectos, bien pueda.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Agudelo, seguimos reconociendo nuestro patrimonio a lo largo del territorio nacional, en esta ocasión llegamos al departamento de Sucre, un proyecto de autoría del Representante Héctor Vergara, , *por el cual se declara patrimonio cultural e inmaterial de la nación la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, y se dictan otras disposiciones.*

El objeto de este proyecto de ley es reconocer como patrimonio cultural e inmaterial de la nación los saberes, el conocimiento y prácticas ancestrales de la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, cuna importante del conocimiento ancestral de las tradiciones, costumbres y ritos que conforman y mantienen la expresión de la identidad cultural de nuestra región. Este proyecto es importante y trascendental por la riqueza cultural que contiene cada una de las costumbres y celebraciones adelantadas por la Hermandad Nazarena de Tolú en el departamento de Sucre, Hermandad que se ha convertido, a lo largo de los años, en una comunidad con manifestaciones y costumbres propias, que desde su fe la han adoptado como su manera de mirar y llevar la vida, acto que merece un debido reconocimiento, por supuesto, además que su tradición es desde hace más de 460 años. ¿Quiénes son los nazarenos? Los nazarenos son una comunidad de autoridad que por años han sido los rescatistas de tradiciones orales, religiosas y ancestrales, creando diversos festejos y ceremonias en Santiago de Tolú, que han perdurado por contar con el apoyo de numerosas familias, que cada año se consagran en estas celebraciones. Desde las celebraciones autóctonas, ritos que conserva esta comunidad, podemos destacar ritos ceremoniales y celebraciones de incorporación o consagración, ritos funerarios como sepelios y novenarios de nazarenos, ritos y celebraciones durante la Semana Santa, con el amarre y el rito de recibimiento. Este proyecto busca proteger cada una de las costumbres, como se los he mencionado, y saberes que practica la Hermandad Nazarena, así mismo, busca propender por la sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultural, así mismo nuestro patrimonio religioso, permitiendo que se transmitan de generación en generación, salvaguardando este atractivo adicional de la región Caribe en su desarrollo turístico y social. Este proyecto de ley tiene cuatro (4) artículos,

incluida su vigencia, señor Secretario, Senadoras y Senadores, y les pido pues apoyar, para así pues poder reconocer estas tradiciones y saberes, porque nos dan la posibilidad de equiparar las condiciones de muchos colombianos, de poder mostrar lo que se vive en esta hermosa región; yo sé que muchos han podido estar una Semana Santa en Tolú y ver cómo se viven estas costumbres y tradiciones, y con esto también impedimos que puedan quedar a un lado, sino que sigan estando vivas, que podamos apoyarlas desde el Gobierno nacional, con toda la fuerza de ley, para que persistan con más vida en nuestra historia. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Continúe, señor Secretario, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, daremos lectura a la proposición final con que termina el informe de ponencia de este importante proyecto.

Proposición final

En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y le solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al **Proyecto de ley 380 de 2021 Senado, 206 de 2020 Cámara, por el cual se declara patrimonio cultural e inmaterial de la nación la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, y se dictan otras disposiciones.** sin modificaciones.

Cordialmente,

Ana María Castañeda.

Señor Presidente, si me lo permite, haré votación nominal a la proposición final.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 7 |
| | | Votos favorables | 7 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Siete (7) votos por el SÍ, ha sido aprobada la proposición final con que termina este informe de ponencia. Señor Presidente, la honorable Senadora Ponente ha solicitado la omisión de la lectura del articulado; este proyecto de ley es de tan solo... *<falla de audio>*... artículos y el título es: por el cual se declara patrimonio cultural e inmaterial de la nación la Hermandad Nazarena del municipio de Santiago de Tolú, departamento de Sucre, y se dictan otras disposiciones, y el querer de esta Comisión que pase a siguiente debate.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | SÍ |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 9 |
| | | Votos favorables | 9 |

Nueve (9) votos por el SÍ, señor Presidente; ha sido aprobado... -Apareció el doctor Guevara- Nueve (9) votos por el SÍ, ya se ha cerrado la votación, nueve (9) votos por el SÍ, ha sido aprobado el proyecto de ley en mención con...

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Como la Senadora Ruby Chagüi, se me salió también.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Señor Secretario... señora Presidenta, acaba de iniciar la transmisión del Canal Congreso, sugiero que respetuosamente usted tome la decisión pertinente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Toca levantar, señora Presidenta.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Me quedé sin conectividad desde... no pude desde que empezó el doctor Agudelo.

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Acaba de iniciar la conexión, pero no, pero el Presidente no ha ordenado el llamado a lista.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Iba a dar una opinión sobre el proyecto y dejar una constancia, pero...

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, gracias, honorable Senadores, creo que queda agotado el orden del día. Secretario, de igual forma pudimos avanzar con todos los puntos.

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

Señora Presidenta...

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Presidenta, Presidenta...

La honorable Senadora Griselda Lobo Silva:

El tema de los nazarenos, quisiera conversar con usted.

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Presidenta, empezó la transmisión, pero, pero no ha iniciado el llamado a lista.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Así es, así es Senador. Secretario, confírmeme, ¿se agotó el orden del día?

El honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Hay unas proposiciones pendientes.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Presidente, hay unas proposiciones y estamos en el campo de proposiciones y varios. Yo consideraría... estoy verificando, porque la plataforma le está fallando a muchos Senadores y no quisiera no tener el quórum para el tema, pero ya tenemos una proposición en mención, que habíamos leído en el inicio, señora Presidenta, que ya lo voy a leer, que es:

Honorable Senadora

Ana María Castañeda

Vicepresidenta de la Comisión

Proposición de archivo.

Referencia: *por la cual se establecen alivios, incentivos, estímulos y mecanismos para mejorar las condiciones de acceso a la educación superior por medio del Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior "Mariano Ospina Pérez."*

Respetada Senadora

En nuestra calidad de coordinadores ponentes del proyecto de ley en referencia y con base a las motivaciones, apreciaciones y consideraciones que expondremos a viva voz en esta sesión, me permito presentar la siguiente proposición, a fin de que se someta a discusión y votación:

Archívese el Proyecto de ley 417 de 2021 Senado, por la cual se establecen alivios, incentivos, estímulos y mecanismos para mejorar las condiciones de acceso a la educación superior por medio del Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior "Mariano Ospina Pérez" Icetex y se dictan otras disposiciones.

Solicitamos a la Mesa Directiva nos conceda la palabra, a propósito de sustentar esta proposición.

Esta proposición, Presidenta, ya fue sustentada, fue presentada por los Coordinadores Ponentes *Amanda Rocío González*, Presidenta de la Comisión, *Horacio José Serpa Moncada* y el doctor *Antonio Luis Zabaraín*, que ha sido... es Coordinador Ponente, lo ha sustentado.

Entonces, esta proposición está en consideración, señora Presidenta; haremos votación nominal de esta importante proposición.

- Llamado a lista:

| | | | |
|-----------------------------|-----|------------------------------|----------|
| Agudelo Zapata Iván Darío | SÍ | Bedoya Pulgarín Julián | |
| Besaile Fayad John Moisés | SÍ | Castañeda Gómez Ana María | SÍ |
| Chagüi Spath Ruby Helena | SÍ* | González Rodríguez Amanda R. | |
| Guevara Jorge Eliécer | SÍ | Lobo Silva Griselda | SÍ |
| Serpa Moncada Horacio J. | SÍ | Tamayo Pérez Jonathan | |
| Trujillo González Carlos A. | SÍ | Zabaraín Guevara Antonio L. | SÍ |
| | | Total votos | 8 |
| | | Votos favorables | 8 |

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ocho votos por el SÍ, ha sido...

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Y Ruby Chagüi.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Ruby Chagüi.

La honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Voto, SÍ.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Nueve (9) votos por el SÍ, ha sido aprobada la proposición presentada por los Coordinadores Ponentes, de la solicitud de archivo. Señora Presidenta, han sido en el momento agotados los puntos del orden del día. Como ya se encuentra conectado el Canal Señal Colombia, señora Presidenta, ya daremos por terminada la Comisión del día de hoy.

La Presidenta, honorable Senador Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, señor Secretario, entonces damos por terminada la sesión, se levanta, y estaremos comunicándonos por Secretaría.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señora Presidenta.

¡Feliz día!

Siendo las doce y tres minutos de la tarde (12:03 p. m.), la Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez levanta la sesión e informa que se convocará por Secretaría.

AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ
Presidenta

ANA MARÍA CASTAÑEDA GOMEZ
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 45, de la sesión del día 16 de junio de 2021, que consta de 36 folios.

De acuerdo a la ley del reglamento, se firma el anterior auto, a los veintitrés (23) días del mes de marzo de 2022.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República

CONTENIDO

| | |
|--|----|
| Gaceta número 278 - Jueves, 7 de abril de 2022 | |
| SENADO DE LA REPÚBLICA | |
| ACTAS DE COMISIÓN | |
| Comisión Sexta Constitucional Permanente | |
| Acta número 44 de junio 15 de 2021 | 1 |
| Acta número 45 de junio 16 de 2021 | 23 |



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1156

Bogotá, D. C., lunes, 6 de septiembre de 2021

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 99 DE 2021 SENADO

por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY 99 DE 2021 SENADO "POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

1. ANTECEDENTES EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de ley fue radicado el pasado 2 de agosto de 2021 por los Honorables Senadores MILLA PATRICIA ROMERO SOTO, RUBY HELENA CHAGÜI SPATH, NICOLÁS PÉREZ VÁSQUEZ, MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA, AMANDA ROCIO GONZALEZ RODRIGUEZ, MARIA FERNANDA CABAL MOLINA, FERNANDO NICOLÁS ARAÚJO RUMIÉ, ERNESTO MACIAS TOVAR, ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR, CARLOS FELIPE MEJIA MEJIA, PALOMA SUSANA VALENCIA LASERNA, JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS, JOSÉ OBDULIO GAVIRIA VÉLEZ, CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ CORTÉS, FABIÁN GERARDO CASTILLO SUÁREZ, y el Senador JAVIER MAURICIO DELGADO MARTÍNEZ quien también funge como ponente del mismo y los Honorables Representantes EDWIN GILBERTO BALLESTEROS, JUAN DAVID VÉLEZ, CHRISTIAN GARCÉS, ESTEBAN QUINTERO CARDONA, JAIRO CRISTANCHO TARACHE, JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ, JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA, JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS, JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ, JOSE JAIME USCÁTEGUI PASTRANA, EDWIN ALBERTO VALDÉS, JUAN MANUEL DAZA IGUARÁN, HERNAN HUMBERTO GARZON, MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO, RUBEN DARIO MOLANO PIÑEROS, DIEGO JAVIER OSORIO JIMÉNEZ, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, CÉSAR EUGENIO MARTÍNEZ RESTREPO y OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES.

Fue repartido a la Comisión Séptima del Senado de la República, el pasado 17 de agosto de 2021, en donde honrosamente fuimos designados como ponentes los suscritos Milla Patricia Romero Soto y Javier Mauricio Delgado Ramírez.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

El proyecto de ley 99 de 2021 Senado, "POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" tiene por objeto modificar el Contrato de Aprendizaje actual, regulado en la ley 789 de 2002, en el entendido de extender sus beneficios a la población joven ya graduada, que no esté en proceso de formación y de esta manera generar mayores posibilidades de empleo para los jóvenes que han terminado sus estudios universitarios, tecnológicos o técnicos, y que no se han vinculado formalmente mediante un contrato de trabajo.

Desde el objeto de éste proyecto de ley se pretende generar para los jóvenes más contratos de aprendizaje y mejor remuneración, a propósito de la reactivación económica y desempleo que vive nuestro país, partiendo de la definición de la relación laboral como dupla armónica entre empleador y trabajador, generando mayores opciones para los jóvenes y facilitando oportunidades de contratación para los empleadores y empresa privada que a pesar de las difíciles circunstancias que ha atravesado la economía colombiana en los últimos 15 meses, le apuesta a la reactivación, productividad, crecimiento y generación de empleo.

El desempleo juvenil del 30% es un problema mayúsculo en Colombia, para ayudar a superar esta adversidad los congresistas del Centro Democrático con la valiosa e importante ayuda de congresistas de otros partidos, proponemos unas reformas al contrato de aprendizaje para que más personas, en su mayoría jóvenes, puedan emplearse con mejor remuneración de la que hoy en día establece el contrato de aprendizaje tradicional en aras de propender a su formación práctica de manera que, así, podrán adquirir más experiencia profesional, bien utilizar su tiempo, producir y aportar al desarrollo y crecimiento del país aportando su fuerza de trabajo.

Este proyecto sería para nuevos contratos de aprendizaje extendido, cuyos beneficiarios sean los jóvenes menores de 30 años que no hayan tenido previamente contrato laboral formal o contrato de aprendizaje, de manera que no se afecte de manera alguna, las cuotas, o plazas de los contratos de aprendizaje de los estudiantes en formación tal y como lo establece la ley 789 de 2002, por lo que los estudiantes, jóvenes en formación, técnicos, tecnólogos y estudiantes universitarios no verán afectada su posibilidad de ejercer como aprendices, en su calidad de estudiantes.

Hoy existen dos categorías de aprendices que se sugiere modificar, en el entendido de ampliar los beneficiarios a una nueva categoría denominada contrato de aprendizaje extendido. En la primera categoría pueden ser aprendices los estudiantes de técnicas y tecnológicas, (SENA). Se procura ampliar esta categoría a personas con el simple título de bachiller, de manera que puedan verse beneficiados con el nuevo contrato de aprendizaje extendido cuando el bachiller requiera trabajar y de esta manera satisfacer sus necesidades básicas y financiar sus estudios superiores. Recordemos que con la recientemente sancionada ley 2101 de 2021 que reduce la jornada laboral semanal en Colombia de 48 horas a 42 horas a la semana de manera gradual, sin reducir el salario de los trabajadores, liderada por el Centro Democrático y el Partido Conservador, los trabajadores colombianos tendrán mas tiempo libre para invertir en su formación, educación, y tiempo en familia, tiempo libre que un bachiller que se beneficie de este importante proyecto de ley puede invertir en su educación.

En esa categoría de aprendices la remuneración o apoyo de sostenimiento es del 75% del salario mínimo legal mensual vigente, se propone entonces que en el caso del Contrato de

| | |
|--|---|
| <p>Aprendizaje extendido se reconozca el 100% de un salario mínimo legal mensual vigente a cargo de la empresa, contratante, o empleador y adicionalmente, que el Gobierno Nacional asuma los aportes al Sistema General de Pensiones en favor del beneficiario del contrato de aprendizaje extendido, a través de una cuenta notional, es decir, cuando el aprendiz extendido ya haya reunido los requisitos para acceder a la pensión de vejez en el régimen de prima media con prestación definida. De manera muy similar a como se reconoce para efectos de pensión de vejez el tiempo del servicio militar obligatorio, de esta manera no tendría impacto fiscal a corto plazo la presente iniciativa, redundando en la austeridad necesaria que debe reflejar el Estado colombiano debido a las consecuencias o efectos adversos generados por el Covid - 19, sobre todo en lo que respecta a productividad, economía y empleo.</p> <p>En la segunda categoría de beneficiarios actuales del contrato de aprendizaje se encuentran los estudiantes universitarios o de tecnologías o carreras técnicas quienes al igual que la primera categoría de beneficiarios actuales del contrato de aprendizaje, no verán afectados sus derechos, sus posibilidades de formación teórica y práctica, todas las características, cuotas, plazas, requisitos y derechos del contrato de aprendizaje actual continúan conforme están establecidos desde 2002, fecha en la cual se reguló el actual contrato de aprendizaje. El objeto de este proyecto de ley lo que busca es extender, estos beneficios contractuales tanto para el contratante, empresa o patrocinador, como para el aprendiz extendido en el entendido de que esa figura introducida en la legislación nacional por iniciativa del Gobierno de ÁLVARO URIBE VÉLEZ, se pueda multiplicar y así entonces una persona menor de 30 años, que no haya tenido contratación laboral previa, y se haya graduado de bachiller, técnico, tecnólogo o profesional en una institución educativa debidamente acreditada, o como operario o auxiliar del SENA, desarrolla formación práctica en una entidad o persona natural autorizada, denominada contratante formador práctico, para adquirir experiencia laboral y profesional, por un término que no podrá ser inferior a 1 año ni superior a 2 años, y por esto recibirá un apoyo de sostenimiento mensual, no inferior a un salario mínimo legal mensual vigente, adicionalmente, el contratante formador práctico deberá afiliarse al aprendiz extendido a la Aseguradora de Riesgos Laborales. El aprendizaje extendido estará afiliado al Régimen Subsidiado del Sistema de Seguridad Social en Salud y al Sistema General de Pensiones en el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por COLPENSIONES o la entidad que haga sus veces, a efecto de que ese tiempo que dure el contrato de aprendizaje extendido pueda ser computado para efectos de pensión de vejez cuando adquiera los requisitos establecidos en la ley para acceder a la pensión de vejez, los aportes a este régimen de seguridad social, serán efectuados por el Gobierno Nacional, a través del mecanismo de cuenta notional, cuando esa persona adquiera los requisitos exigidos para acceder a la pensión de vejez, a través de la emisión de un bono pensional por el tiempo que duró el contrato de aprendizaje extendido.</p> | <p>3. DERECHO COMPARADO.</p> <p>España</p> <p>El contrato para la formación y el aprendizaje, como se le denomina en España, tiene por objeto la cualificación profesional de los trabajadores en un régimen de alternancia de actividad laboral retribuida en una empresa con actividad formativa recibida en el marco del sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo.</p> <p>La actividad formativa inherente al contrato será la necesaria para la obtención de un título de formación profesional, certificado de profesionalidad, certificación académica o acreditación parcial acumulable, y debe estar relacionada con la actividad laboral desarrollada en el puesto de trabajo. El período de formación se desarrollará durante la vigencia del contrato. Las empresas podrán financiar el costo de la formación mediante bonificaciones en las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social.</p> <p>Dentro de los requisitos establecidos para perfeccionar esta forma especial de contratación, formación y desarrollo del aprendizaje y la contratación, en el país de la península ibérica se encuentra que podrá celebrarse con jóvenes mayores de dieciséis años y menores de veinticinco que carezcan de la cualificación profesional reconocida por el sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo requerida para concertar un contrato en prácticas para el puesto de trabajo. El límite máximo de edad en España no se aplica cuando el contrato se celebre con personas con discapacidad.</p> <p>En comparativo con el contrato de aprendizaje colombiano regulado en la ley 789 de 2002, en aquel país tiene límite de edad mientras que en nuestro país no existe tal medida, ya respecto de los jóvenes, graduados, profesionales, técnicos o tecnólogos, no es claro si en aquel país se encuentran incluidos como beneficiarios de esa modalidad de contratación como lo pretende este proyecto de ley, haciendo más benéfica esta iniciativa en la realidad de nuestro país.</p> <p>De otro lado, en España se ofrecen incentivos a las empresas o empleadores que a diferencia del contrato de aprendizaje tradicional solo redunda en empleabilidad de aprendices o jóvenes de 16 a 25 años como ya lo relacionamos líneas atrás con el objeto de la cualificación profesional de los trabajadores en un régimen de alternancia de actividad laboral retribuida en una empresa con actividad formativa recibida en el marco del sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo.</p> <p>Entre otros, los beneficios que encontramos en dicho país se resumen así:</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Quienes ejecuten contratos para la formación y el aprendizaje con personas en situación de discapacidad acceden a la posibilidad de obtener una reducción del 50% en las cuotas empresariales o aportes a la Seguridad Social previstas para los contratos para la formación y el aprendizaje. • Durante toda la vigencia del contrato se puede reducir el 100% de las cuotas empresariales a la Seguridad Social por contingencias comunes, así como las correspondientes a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, desempleo, fondo de garantía salarial y formación profesional, correspondientes a dichos contratos, si el contrato se realiza por empresas cuya plantilla sea inferior a 250 personas, o del 75%, en el supuesto de que la empresa tenga una plantilla igual o superior a esa cifra. <p>En el contrato de aprendizaje tal y como se encuentra establecido actualmente en Colombia, no existen este tipo de beneficios por cuanto el aprendiz está afiliado al Régimen de Seguridad Social en Riesgos laborales y al Régimen de Seguridad Social en Salud, por cuenta de la empresa contratante, por lo que actualmente las empresas o contratantes, salvo lo referente a las prestaciones sociales, no tienen el beneficio de establece la legislación española, situación que se propone introducir en el presente proyecto de ley, toda vez que se propone que en el contrato de aprendizaje extendido, al momento de utilizar esta forma de contratación no laboral, se le de continuidad a la afiliación del aprendiz al Régimen General de Seguridad Social en Salud a través del régimen subsidiado, exonerando de esta manera de dicho aporte a la entidad, persona natural o jurídica contratante, quien sólo deberá asumir los aportes a la Aseguradora de Riesgos Laborales y lo más importante y novedoso de esta iniciativa legislativa, es que el aporte al Régimen de Seguridad Social en Pensión se hará por parte del gobierno nacional a través de COLPENSIONES, entidad a la que estará afiliado el aprendiz extendido y el término de duración de su contrato de aprendizaje extendido será tenido en cuenta al momento en que éste reúna los requisitos exigidos para acceder a la pensión de vejez en el régimen de prima media con prestación definida. Ese aporte no implica erogación económica en este momento de crisis económica para el estado Colombiano, ya que el aporte deberá ser valorado al momento en que el aprendiz extendido solicite su pensión de vejez o tramite la correspondiente indemnización sustitutiva de la pensión de vejez, todo esto a través del mecanismo de cuenta notional como sucede con las semanas de cotización de las personas que prestan el servicio militar obligatorio.</p> <p>Chile</p> <p>Por su parte, el Código del Trabajo Chileno establece en su Artículo 78 y siguientes: <i>"El contrato de aprendizaje es la convención en virtud de la cual un empleador se obliga a impartir a un aprendiz, por sí o a través de un tercero, en un tiempo y en condiciones determinados, los conocimientos y habilidades de un oficio calificado, según un programa establecido. Por otra parte, el aprendiz se obliga a cumplirlo y a trabajar mediante una remuneración convenida"</i>.</p> | <p>A su vez, el Estatuto de Capacitación y Empleo de ese mismo país, Ley N° 19.518, Artículo 59 y siguientes, establece que: <i>"Se entenderá por formación en la empresa, la que se desarrolle bajo la supervisión de un maestro guía. Comprenderá principalmente el desempeño práctico de las funciones y tareas inherentes a una ocupación u oficio, a fin de desarrollar competencias efectivas para el trabajo. Se entenderá por enseñanza relacionada, el conjunto de actividades ejecutadas principalmente fuera del puesto de trabajo. Su finalidad será impartir conocimientos y desarrollar habilidades directamente relacionadas con una ocupación u oficio fomentando los valores y actitudes aplicables al trabajo, que serán impartidos como complementos en la formación del aprendiz."</i></p> <p>Nótese que dentro de la normativa Chilena no se evidencia la preferencia o beneficio privilegiado en razón de la edad para los jóvenes, basta con el acuerdo de voluntades entre la empresa y el aprendiz, cuyas obligaciones para las partes básicamente se reducen en enseñar o impartir instrucción por parte de la empresa y en la prestación del servicio por parte del aprendiz mientras se forma de manera práctica. Situación que dista de la propuesta legislativa que presentamos para consideración y aprobación de los Congresistas de la República de Colombia, en beneficio de los jóvenes colombianos y de la reducción del desempleo con el doble propósito de la reactivación económica que nos ocupa en esta época de pandemia derivada del Covid -19, por cuanto, en la propuesta aquí fundamentada, estamos proponiendo que sean jóvenes graduados, sin experiencia laboral o profesional que no se hayan visto beneficiados con un contrato de aprendizaje previo, contrato de aprendizaje tradicional, y no cuenten con una vinculación laboral formal con anterioridad, con el ánimo de impulsar la experiencia laboral y profesional, abrir mayores y mejores posibilidades de desempeño profesional a los jóvenes, disminuir la tasa de desempleo e incentivar la contratación a través de esta novedosa figura por parte de los empleadores colombianos.</p> <p>Argentina</p> <p>En Argentina la regulación del contrato de aprendizaje y las pasantías educativas están previstas en la Ley N° 26.058 que prescribe que <i>"cuando las prácticas educativas se realicen en la propia empresa, se garantizará la seguridad de los alumnos y la auditoría, dirección y control a cargo de los docentes, por tratarse de procesos de aprendizaje y no de producción a favor de los intereses económicos que pudieran haber a las empresas. En ningún caso los alumnos sustituirán, competirán o tomarán el lugar de los trabajadores de la empresa"</i>.</p> <p>Con esta definición se intenta dar luz a la diferenciación entre aprendiz, pasante y trabajador, ya que, en aquel país, no estamos ante la finalidad tipificante del contrato de trabajo, como es la puesta de la fuerza de trabajo a la orden del empleador para contemplar su interés económico,</p> |

sino que la relación presenta otras características que evaden la tradicional contraprestación "trabajo por salario".

En el informe argentino proferido en el marco de la Ley Nacional de Educación N° 26.206, se anunciaba que las autoridades jurisdiccionales tienen la función de propiciar la vinculación de las escuelas secundarias de todas las modalidades y orientaciones con el mundo de la producción y el trabajo para realizar "prácticas educativas en las escuelas, empresas, organismos estatales, organizaciones culturales y organizaciones de la sociedad civil, que permitan a los alumnos - mayores de dieciséis años de edad el manejo de tecnologías o brinden una experiencia adecuada a su formación y orientación vocacional (art. 33)".

Es por ello que en Argentina es necesario diferenciar entre contrato de aprendizaje y contrato de pasantía, como veremos más adelante, también es importante diferenciar en esta propuesta legislativa ambas figuras, ya que no se pretende ni modificar, alterando sus requisitos, características y beneficiarios el contrato de aprendizaje tradicional ni mucho menos lo que hasta el momento ha regulado la legislación colombiana, entre otros, el autor intelectual de esta propuesta, sobre las pasantías y prácticas profesionales, que retiramos, no se pretenden regular modificando de alguna manera lo que ya existe al respecto en la ley colombiana. Ya respecto del contrato de aprendizaje tradicional de igual manera no se propone modificar nada, solo extender, ampliar los beneficiarios de esta modalidad de contratación a los jóvenes ya graduados, bachilleres, profesionales universitarios, técnicos o tecnólogos.

El contrato de aprendizaje en Chile se encuentra previsto en el artículo 1 de la Ley N° 25.013, siendo modificado por la Ley N° 26.390, que cambia varias disposiciones de la Ley de Contrato de Trabajo (LCT). El vínculo tiene una "finalidad formativa teórico-práctica" que será descrita con precisión en un programa que resulte adecuado al plazo de duración del contrato, que se celebrará por escrito entre un empleador y un joven sin empleo de 16 a 28 años, el contrato debe registrarse en el libro especial del artículo 52 de la LCT y ante la seguridad social en la misma forma y oportunidad que los contratos de trabajo por tiempo indeterminado. Respecto del joven sin empleo entre los 16 a 28 años de edad, podemos llamar la atención de la similitud entre aquella legislación y la actual propuesta legislativa, encontrando nuevamente la diferencia en beneficios de esta propuesta, en tanto se ampliaría la población objeto del contrato de aprendizaje, mediante el contrato de aprendizaje extendido, a los jóvenes ya graduados y se establece el límite máximo de edad en 30 años de edad y no en 28 como lo regula la legislación chilena.

Continuando con el análisis del Régimen de Aprendizaje en Chile, para el menor de edad, encontramos, según lo establece el art. 22 de la Ley N° 26.390 que modifica el art. 1° de la Ley N° 25.013 las siguientes características:

en toda la República, referido a la formación para el trabajo, conforme al cual sea posible ir acreditando conocimientos, habilidades o destrezas -intermedios o terminales- de manera parcial y acumulativa, independientemente de la forma en que hayan sido adquiridos". También determinará "los lineamientos generales aplicables en toda la República para la definición de aquellos conocimientos, habilidades o destrezas susceptibles de certificación, así como de los procedimientos de evaluación correspondientes, sin perjuicio de las demás disposiciones que emitan las autoridades locales en atención a requerimientos particulares. Los certificados, constancias o diplomas serán otorgados por las instituciones públicas y los particulares que señalen los lineamientos citados".

El contrato de aprendizaje tal y como está constituido en Colombia actualmente, no está concebido dentro de la legislación mexicana, existe si, un sistema de becas como mecanismo de vinculación de los subsistemas educativos con el mercado laboral en vista de la deserción de los jóvenes de sus estudios de Educación Media Superior. En esos casos, el gobierno federal ha procurado una variedad de opciones, algunas de las cuales están directamente relacionadas con el mundo laboral.

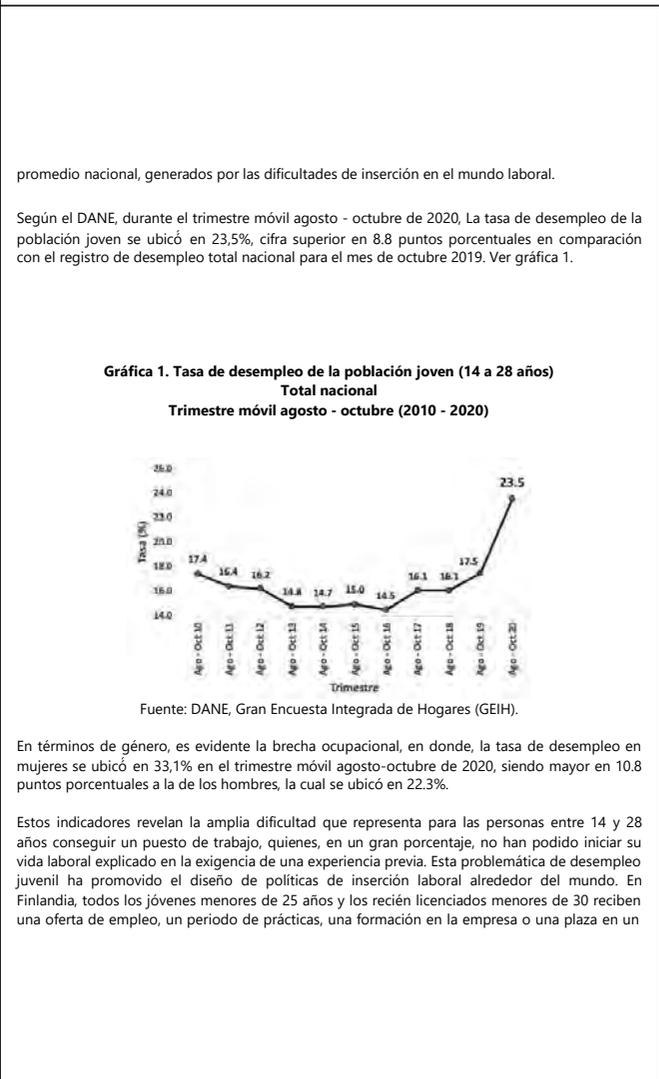
Así, por ejemplo, las becas de formación educativa en y para el trabajo presentan dos modalidades: (1) becas salario, modalidades prácticas profesionales y (2) becas salario, modalidad educación dual.

En este breve análisis desde el punto de vista del derecho comparado, cobra vital importancia, trascendencia y oportunidad la iniciativa legislativa que nos ocupa, toda vez que Colombia, quedaría como país pionero en la inserción laboral de profesionales, técnicos y tecnólogos, menores de 30 años, con garantía de cotizaciones al Sistema de Seguridad social en Pensiones, cobertura en el Sistema de Riesgos Laborales y obviamente en el en Sistema de Seguridad Social en Salud, sin dejar de lado la experiencia tanto laboral y profesional que adquieren a través de la extensión de este contrato de aprendizaje extendido.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

Tras la llegada del COVID-19 a Colombia en marzo de 2020, el gobierno nacional declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional. Obligando a mantener el aislamiento social dentro de la población, lo que a su vez restringió el normal desarrollo de la actividad productiva del sector empresarial. Lo anterior ha tenido un impacto en la gran mayoría de los sectores productivos, generando una disminución importante en el número de ocupados, la tasa de desempleo se ha ubicado en máximos históricos dejando a miles de colombianos sin un lugar de trabajo. Esta problemática es aún más profunda en la población joven, en donde, la tendencia muestra porcentajes de desempleo superiores al

- Tiene como finalidad la formación teórico-práctica;
 - La duración será de tres meses a un año;
 - La jornada máxima para el contrato de aprendizaje será de 40 horas semanales
 - La jornada no será de más de seis horas diarias, y la distribución desigual de las horas no podrá superar las siete horas diarias (según lo determinan los artículos 190 de la LCT y el artículo 1 de la Ley N° 25.013, modificados por el art. 9 y 22 de la Ley N° 26.390).
 - Se extenderá una constancia al finalizar el contrato acreditando experiencia y la especialidad adquirida.
 - Cumplido el plazo máximo no podrá celebrarse un nuevo contrato de aprendizaje respecto del mismo aprendiz;
 - Las empresas de servicios eventuales no podrán celebrar contratos de aprendizaje,
 - Deberá existir una proporción numérica consistente: el contrato de aprendizaje no podrá superar el 10% de los contratos por tiempo indeterminado,
 - Si la empresa contara con menos de 10 trabajadores o se tratase de un empresario sin dependientes, se admitirá un solo aprendiz;
 - En cuanto a la extinción del contrato, si es por voluntad unilateral del empleador se deberá cumplir con un preaviso de 30 días antes o en su defecto abonar una indemnización sustitutiva.
 - En caso de cumplimiento del plazo pactado, el empleador no es deudor de indemnización alguna, pero debe no obstante preavisar.
 - Está prohibido contratar como aprendiz a aquellos que hayan tenido una relación laboral previa con el mismo empleador.
- En esta última característica encontramos una similitud con la propuesta legislativa que se pone a consideración, aclarando que solo es aplicable al contrato de aprendizaje extendido aquí propuesto, solo aplica esta forma de contratación para nuevas contrataciones de jóvenes que no hayan tenido vínculo laboral formal con anterioridad.
- México**
- Por su parte en el país azteca, si bien la Ley General Educación no trata sobre aspectos específicos del aprendizaje en la educación técnica y tecnológica, en lo que se refiere a la modalidad de formación para el trabajo puntualiza el artículo 45 que "la formación para el trabajo procurará la adquisición de conocimientos, habilidades o destrezas, que permitan a quien la recibe desarrollar una actividad productiva demandada en el mercado, mediante alguna ocupación o algún oficio calificados".
- También se establece en la Secretaría de educación Pública de México que, "conjuntamente con las demás autoridades federales competentes, establecerá un régimen de certificación, aplicable



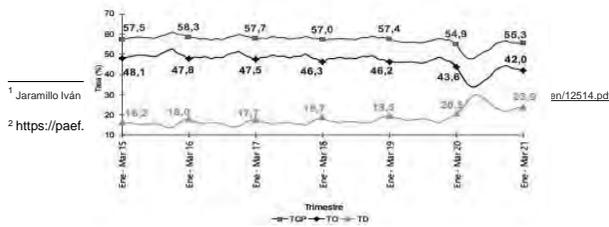
centro de enseñanza (Comisión Europea, "Propuesta", 2012). En Suecia, las políticas para combatir el desempleo juvenil incluyen una garantía para los menores de 25 años, de acceso al trabajo o a la formación tras cien días de estar desempleados, y delega en las autoridades territoriales la responsabilidad del seguimiento de los menores de 20 años que abandonan la formación (Higgins, 2012).

De este modo, la estrategia central europea contra el desempleo de esta población consiste en recomendar a los estados miembros que "velen por que todos los jóvenes menores de 25 años reciban ofertas de empleo, educación continua, formación de aprendiz o periodo de prácticas en un plazo de cuatro meses tras quedar desempleados o acabar la educación formal"¹. En este sentido, el desempleo en la población joven representa un desafío para el desarrollo económico en Colombia, el cual se enmarca en un reto de generación de nuevas oportunidades para la población juvenil que con la presente iniciativa legislativa se vería profundamente beneficiada.

Si bien los esfuerzos del gobierno nacional con programas como el Programa de Apoyo al Empleado Formar PAEF, que a la fecha ha arrojado un total de 142.624 empleadores favorecidos por cumplir todos los requisitos del programa y que terminaron por beneficiar 4.150.371 trabajadores para un total de más de 6 mil 840 millones de pesos girados en este programa en beneficio de los trabajadores colombianos², han surtido efectos positivos, aun así, se necesitan más esfuerzos representados en la generación de empleo juvenil.

Haciendo un comparativo de las cifras de desempleo juvenil y la tasa de ocupados en el trimestre abril - junio de 2020 y de 2021, encontramos que la tasa de ocupación (TO) para el total de personas entre 14 y 28 años fue 33,7%, en el periodo abril - junio de 2020, y para el mismo periodo en el año 2021, la tasa de ocupación (TO) para el total de personas entre 14 y 28 años fue 41,6%, presentando un aumento de 7,8 p.p. Por su parte, la tasa de desempleo (TD) de la población joven se ubicó en 29,5% en el mismo periodo de 2020 mientras que la tasa de desempleo (TD) de la población joven se ubicó en 23,3%, registrando una disminución de 6,2 p.p, para el periodo abril junio de 2021, lo que ratifica el reconocimiento que se merece el gobierno nacional en su lucha por disminuir el desempleo juvenil en Colombia. Ver grafica 2 y 3

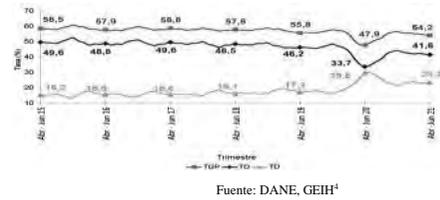
Gráfico 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo de la población joven Total nacional Trimestre abril - junio (2015 -2021)



¹ Jaramillo Iván

² <https://paef.gov.co>

Fuente: DANE, GEIH³
Gráfico 3. Tasa global de participación, ocupación y desempleo de la población joven Total nacional Trimestre enero - marzo (2015 -2021)



Fuente: DANE, GEIH⁴

A pesar de estas alentadoras cifras y disminución del desempleo juvenil, es claro que no es suficiente, esto es, los jóvenes, profesionales, técnicos y tecnólogos de nuestro país, menores de 30 años que no tengan una relación laboral formal o en su defecto que no hayan celebrado contrato de trabajo con anterioridad, necesitan nuevas oportunidades, ofertas laborales de vinculación laboral formal, por ello este proyecto de ley impactaría favorablemente a ellos. Sin desconocer que en estos momentos a pesar de los múltiples ofrecimientos del gobierno nacional para apalancar a los empleadores subsidiando hasta el 25% de un salario mínimo legal mensual vigente a los empleadores que celebren nuevos contratos de trabajo.

De ahí la importancia de este proyecto de ley, ya que los empleadores por cada trabajador pueden economizarse alrededor de \$ 186.247,83 por cada aprendiz extendido sin que eso implique un desconocimiento de los derechos de los trabajadores, por cuanto, como lo propone el proyecto de ley, el Gobierno Nacional a través del acogimiento de ese aprendiz extendido en el régimen subsidiado de salud, asumiría dicha obligación, misma que ya así el Joven no este vinculado laboralmente o lo esté de manera informal la asume el Sistema de Seguridad Social en Salud, en razón a que ese joven debe estar afiliado al régimen subsidiado de salud. De otro lado el aporte del empleador a la Administradora de Fondos Pensionales AFP, en este caso COLPENSIONES, debe ser asumido por el Estado colombiano, pero no ya, sino cuando el trabajador tramite su pensión de vejez, o indemnización sustitutiva de pensión de vejez, es decir dentro de 1300 semanas, 25 años aproximadamente.

³ https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/juventud/Boletin_GEIH_juventud_abr21_jun21.pdf

⁴ https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/juventud/Boletin_GEIH_juventud_abr21_jun21.pdf

Con base en las cifras de beneficiados del contrato de aprendizaje tradicional que ha publicado el SENA, entre los años 2015 y 2018 se han beneficiado más de 1700 personas del contrato de aprendizaje tradicional (ver gráfico 4) , de ahí que se estima que el numero de beneficiados con este proyecto ley, triplique, sino es que es más, la cifra de beneficiados, partiendo de que hay más de 1,5 millones de desempleados o en busca de trabajo y más de 5,7 millones de jóvenes inactivos, según cifras del DANE ⁵, estas serían, aproximadamente, las personas beneficiadas con esta iniciativa que favorece a bachilleres graduados, profesionales, técnicos y tecnólogos sin experiencia laboral anterior.

Grafica 4 Contratos de Aprendizaje Senova 2015-2018



Fuente SENA Secretaría General⁶

5. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley, al no ordenar gasto a corto plazo, no comprende un impacto fiscal directo e inmediato y en consecuencia no requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, ni se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Esto por cuanto ya el gobierno no tiene que disponer de capital sino cuando se vaya a pensionar el aprendiz, es decir, partiendo del supuesto de que sea un joven de 22 años recién graduado hombre, conforme al régimen pensional actual, tendría que hacer alguna erogación en 40 años aproximadamente, partiendo del hipotético de que ese aprendiz realiza aportes

⁵ <https://www.portafolio.co/economia/empleo/desempleo-en-los-jovenes-en-colombia-entre-abril-y-junio-del-2021-555027>

⁶ <http://sennova.senaedu.edu.co/SENNOVA2019.php>

continuos al sistema de pensiones.

El cálculo con una mujer sería inferior, estaríamos hablando de erogación económica en 35 años y equivaldría bajo el supuesto de que el contrato de aprendizaje extendido se celebre por un año a un aporte, bajo la modalidad de cuenta nacional, y sobre la base de un salario mínimo legal mensual vigente de \$145.364,16 mensuales, para un total de \$ 1.744.369,92 anuales, por cada joven que se beneficie del contrato de aprendizaje extendido, retirando que esto estaría representado en un bono pensional exigible al momento de acreditar los requisitos para acceder a la pensión de vejez del beneficiario del contrato de aprendizaje extendido.

De otro lado, es necesario remitirnos a la Jurisprudencia del primer nivel hermenéutico en materia constitucional; la Honorable Corte Constitucional quien en la Sentencia C-625 de 2010 con ponencia del Honorable Magistrado Nilson pinilla estableció que:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.

Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una

vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

De allí que esta corporación haya señalado que corresponde al Gobierno el esfuerzo de llevar a los legisladores a la convicción de que el proyecto por ellos propuesto no debe ser aprobado, y que en caso de resultar infructuoso ese empeño, ello no constituye razón suficiente para tener por incumplido el indicado requisito, en caso de que las cámaras finalmente decidan aprobar la iniciativa cuestionada."

6. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, en consideración al artículo 153 de la Ley 5 de 1992, respetuosamente solicitamos a los Honorables Senadores de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, discutir y aprobar en Primer Debate el Proyecto De Ley 99 de 2021 Senado **"POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

De los Honorables Senadores,

| | |
|--|--|
|  MILLA PATRICIA ROMERO SOTO COORDINADORA PONENTE Senadora Partido Centro Democrático |  JAVIER MAURICIO DELGADO MARTÍNEZ Ponente Senador Partido Conservador |
|--|--|

7. TEXTO PROPUESTO PARA PROYECTO DE LEY 99 de 2021 SENADO

"POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el Contrato de Aprendizaje y crear el Contrato de Aprendizaje Extendido con el fin de aumentar el empleo en la población joven.

Lo dispuesto en la presente ley solo aplica para Contratos de Aprendizaje Extendido celebrados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2. Contrato de Aprendizaje Extendido. Adiciónese el artículo 30A a la ley 789 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 30A. Contrato de Aprendizaje Extendido. El contrato de aprendizaje extendido es una forma especial dentro del Derecho Laboral, adicional a lo establecido en la presente ley, mediante la cual una persona menor de 30 años, que no haya tenido contratación laboral previa, y se haya graduado de bachiller, técnico, tecnólogo o profesional en una institución educativa debidamente acreditada, o como operario o auxiliar del SENA, desarrolla formación práctica en una entidad o persona natural autorizada, denominada contratante formador práctico, para adquirir experiencia laboral y/o profesional, por un término que no podrá ser inferior a doce (12) meses ni superior a veinticuatro (24) meses, y por esto recibirá un apoyo de sostenimiento mensual, no inferior a un salario mínimo, que en ningún caso constituye salario. En el contrato de aprendizaje extendido no se causa el apoyo de sostenimiento mensual propio de la fase lectiva del contrato de aprendizaje tradicional.

Artículo 3. Aportes a la Seguridad Social. Adiciónese el artículo 30B a la ley 789 de 2002, el cual quedará así:
(...)

El contratante formador práctico deberá afiliarse al aprendiz extendido a la Administradora de Riesgos Laborales. El aprendiz extendido estará afiliado al Régimen Subsidiado del Sistema de Seguridad Social en Salud, el Ministerio de Salud reglamentará lo pertinente.

El aprendiz extendido estará afiliado al Sistema General de Pensiones en el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por COLPENSIONES o la entidad que haga sus

veces, el tiempo que dure el contrato de aprendizaje extendido será computado para efectos de pensión de vejez cuando adquiera los requisitos establecidos en la ley para dicha prestación en ese régimen, las contribuciones estarán definidas bajo el parámetro de cuenta nacional a favor del aprendiz. Dicha entidad deberá, en cada caso concreto, cuando se reúnan los requisitos para acceder a la pensión de vejez, solicitar a la Nación a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público el bono pensional correspondiente al tiempo de ejecución del contrato de aprendizaje extendido, en ningún caso la base de cotización podrá ser inferior al monto del salario mínimo legal mensual vigente para la época de ejecución del contrato de aprendizaje extendido.

Artículo 4. Cuotas De Contrato De Aprendizaje Extendido. Adiciónese un parágrafo 3 al artículo 33 de la ley 789 de 2002 el cual quedará así.

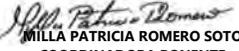
Parágrafo 3. Los contratos de aprendizaje extendido de que trata esta ley, no modifican las cuotas de contratos de aprendizaje establecidas para estudiantes en formación y no se computarán para acreditar el cumplimiento de las mismas. Las personas naturales o jurídicas, podrán implementar por lo menos 1 contrato de aprendizaje extendido por cada 10 trabajadores, el cual solo podrá celebrarse por una única vez respecto de cada aprendiz extendido.

Artículo 5. Remisión General. En lo no regulado en esta ley serán aplicables las normas del contrato de aprendizaje tradicional, al contrato de aprendizaje extendido.

Artículo 6. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de su entrada en vigencia.

Artículo 7. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias

De los Honorables Senadores,

| | |
|--|--|
|  MILLA PATRICIA ROMERO SOTO COORDINADORA PONENTE Senadora Partido Centro Democrático |  JAVIER MAURICIO DELGADO MARTÍNEZ Ponente Senador Partido Conservador |
|--|--|

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., a los cinco (05) días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno (2021) - En la presente fecha se autoriza la **publicación en Gaceta del Congreso de la República**, el siguiente Informe de Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto para Primer Debate.

NÚMERO DEL PRYECTO DE LEY: N° 99/2021

TÍTULO DEL PROYECTO: "POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,



JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA
SECRETARIO COMISIÓN SÉPTIMA

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NO. 408 DE 2021 SENADO</p> <p>"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".</p> <div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;">TRÁMITE DEL PROYECTO</div> <p>Origen: Congresual</p> <p>Autores: Representante Rodrigo Rojas Lara, Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, Representante Diego Patiño Amariles, Representante Emeterio Montes De Castro, Representante Milton Angulo Viveros.</p> <div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;">ANTECEDENTES</div> <p>Esta iniciativa fue radicada por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, 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.</p> <p>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.</p> | <div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;">OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA</div> <p>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.</p> <div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</div> <p>MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>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 Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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. | <p>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. <u>(Subrayado fuera del texto)</u></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>(...)</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> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. • 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>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>(...)</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</p> | <p>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</p> |

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) 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 particulares. ¹ 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.

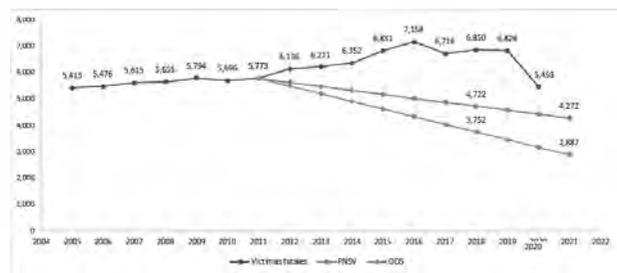
De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud: "Cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y

¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO

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



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>

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 2011-2020.³

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.

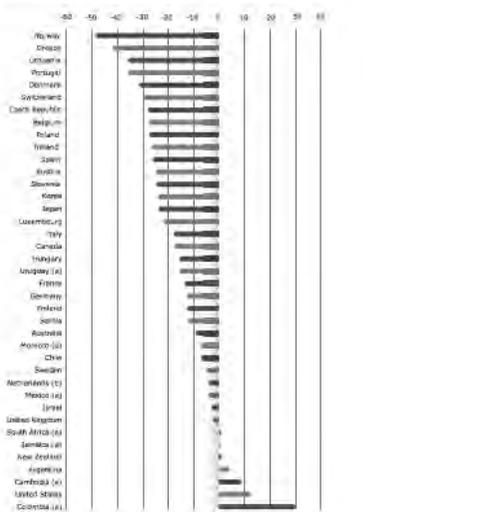
En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil cientos veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.⁴

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

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.

En comparación con otros países el porcentaje de siniestros en Colombia, es una cifra creciente año tras años; con excepción de 2020 dada su atipicidad.⁵

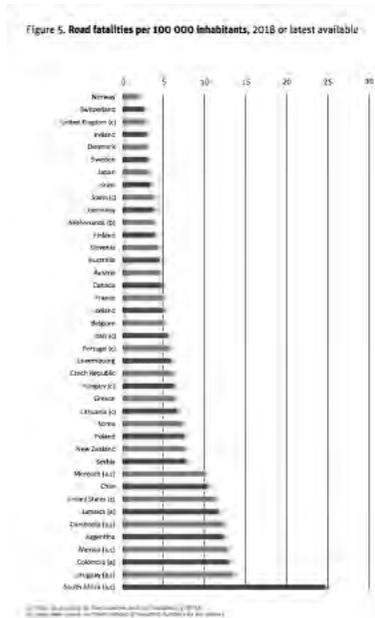
Figure 2: Percentage change in the number of road deaths, 2010-17



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

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

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



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

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 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 salud.⁶

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

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.

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

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.
⁷ idem

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 tránsito.⁸

Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:

Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene:

- 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.

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 él.⁹

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

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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
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>

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

- 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
- 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 quien presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito.
- 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

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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
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>

sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.

RELACION DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar 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 presente proyecto, de acuerdo al artículo 286; manifiesto que, esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés a los congresistas que participen en su discusión y votación, por ser un proyecto que no resulta en un beneficio particular, actual y directo en su favor, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la referida Ley 2003.

Ese beneficio particular se presenta cuando el congresista tiene un privilegio del cual no gozan el resto de los ciudadanos, es decir, no hay conflicto de interés cuando se trata del interés general, común a todos, es decir, si el interés se confunde con el que les asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio, en palabras del Consejo de Estado. El beneficio es actual cuando efectivamente se configura en las circunstancias presentes y es directo cuando se produce 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. En este caso, se trata de una norma de carácter general, que tiene por objeto eliminar el cobro por reconexión y reinstalación del servicio esencial de internet fijo para los estratos 1, 2 y 3 en todo el territorio nacional.

Sobre el respecto, el Consejo de Estado en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, hace las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que por se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el

*asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna"*¹²(SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Sin embargo, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o debe presentar un impedimento.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

| ARTÍCULO | MODIFICACIÓN |
|---|---|
| <p>TÍTULO</p> <p>"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".</p> | <p>"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones"</p> |
| <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la</p> | <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones</p> |

¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

| | |
|--|---|
| <p>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 siniestralidad vial.</p> | <p>normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> |
| <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del</p> | <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. 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 así como el derecho colectivo a un ambiente sano promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>a). Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema</p> |

| | |
|--|---|
| <p>sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales</p> | <p>de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales</p> |
| <p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, 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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>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>b). Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, 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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</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) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</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>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> | <p>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> | <p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> | <p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el 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. Deberá 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>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, 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>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>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito</p> | <p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito LICENCIA DE CONDUCCIÓN</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>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 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 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>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 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>fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> | <p>huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> | <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> | <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</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.</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.</p> | <p>Para vehículos particulares:</p> | <p>Para vehículos particulares:</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 licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</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 licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> | <p>a) Saber leer y escribir.</p> | <p>a) Saber leer y escribir.</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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> | <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> | <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> |
| <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> | <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, estos exámenes evaluarán el cumplimiento de los requisitos teórico-prácticos de aptitud en conducción y su practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> |
| <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</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, en el marco de la autonomía de las mismas.</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, en el marco de la autonomía de las mismas.</p> |
| <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> | <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> |
| <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>e) Presentar certificado de 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>d) Presentar certificado de 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</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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> | <p>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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> <p>Parágrafo 2º. Los exámenes referidos en el literal c del presente artículo podrán ser practicados por las Universidades</p> | | <p>Públicas del país, garantizando la cobertura nacional. 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, en el marco de la autonomía de las mismas. A su vez, estas podrán delegar la verificación de los requisitos prácticos en los centros de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así: "Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 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</p> |
| <p>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 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> <p>ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de</p> | <p>ARTÍCULO 11º. 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>política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p> | <p>CAPITULO NUEVO VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. 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. ARTÍCULO NUEVO. 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</p> |

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los cien (100) kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este 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.</p> | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="829 667 1141 917"></td> <td data-bbox="1141 667 1453 917"> <p>Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>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 que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> </td> </tr> </table> | | <p>Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>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 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>Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>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 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>ARTICULO NUEVO. IMPLEMENTACION 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</p> | <p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO DE LA REPUBLICA</p> | | |
| <p>PROPOSICIÓN FINAL</p> | <p>PROYECTO DE LEY No. 408 DE 2021 SENADO</p> | | |
| <p>Por las anteriores consideraciones, propongo a la plenaria del honorable Senado de la República, darle Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 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", con las modificaciones propuestas.</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"</p> | | |
|  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> | <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>Decreta:</p> | | |
| <p>CAPITULO I Objeto y Principios Generales</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>a) Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.</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 y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> | | |
| <p>b) Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de</p> | <p>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 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>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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</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) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</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 style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. <i>Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</i> 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. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. <u>La Superintendencia</u></p> | <p>de Industria y Comercio deberá garantizar <u>respeto de los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</u></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. Las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</p> <p>ARTÍCULO 4º. <i>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.</i> 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. <i>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.</i> El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, <u>siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía;</u> 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><u>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.</u></p> <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá <u>propender</u> 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. <u>Propendiendo por la implementación de</u> 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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</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</p> | <p>efectos legales que la 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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, <u>estos exámenes evaluarán el cumplimiento de los requisitos teórico-prácticos de aptitud en conducción y su</u> resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>d) Presentar certificado de 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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> |

| | |
|--|--|
| <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> <p>Parágrafo 2º. Los exámenes referidos en el literal c del presente artículo podrán ser practicados por las Universidades Públicas del país, garantizando la cobertura nacional. 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, en el marco de la autonomía de las mismas. A su vez, estas podrán delegar la verificación de los requisitos prácticos en los centros de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</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: 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 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> <ul style="list-style-type: none"> 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>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.</p> <p>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>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</p> |
| <p>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 style="text-align: center;">CAPITULO IV</p> <p style="text-align: center;">OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>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 prohíban. 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.</p> <p>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. 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</p> <p style="text-align: center;">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 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.</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>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.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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 cien (100) kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los</p> | <p>ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este 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.</p> <p>ARTÍCULO 16º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementarán 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.</p> <p>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 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>ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> </div> |
| <p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 16 DE JUNIO DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“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”.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Decreta:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I Objeto y Principios Generales</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre; mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la siniestralidad vial.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales</p> <p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios</p> | <p>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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>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>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés). 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. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto de 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</p> |

| | |
|--|--|
| <p>sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. Las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</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, 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>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p 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</p> | <p>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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</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</p> <p>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.</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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, 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, en el marco de la autonomía de las mismas.</p> <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> |
| <p>e) Presentar certificado de 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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría 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: 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 cuáles 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 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 descuente automáticamente los puntos.</p> <p>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>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 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. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>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> |

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 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 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.

La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."

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.

ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita

gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

ARTÍCULO 12. 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.

ARTÍCULO 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 16 de Junio de 2021, el Proyecto de Ley No. 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", según consta en el Acta No. 45, de la misma fecha.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por la Honorable Senadora ANA MARÍA CASTANEDA GÓMEZ, al Proyecto de Ley No. 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", DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO", para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

TEXTOS DE COMISIÓN

TEXTO DEFINITIVO

(Discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Honorable Senado de la República, en sesión ordinaria virtual de fecha: miércoles 01 de septiembre de 2021, según Acta número 11, de la Legislatura 2021-2022)

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 444 DE 2021 SENADO, 306 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.

TEXTO DEFINITIVO

(DISCUTIDO Y APROBADO EN LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL DE FECHA: MIÉRCOLES 01 DE SEPTIEMBRE DE 2021, SEGÚN ACTA No. 11, DE LA LEGISLATURA 2021-2022)

AL PROYECTO DE LEY N.º. 444 DE 2021 SENADO, 306 DE 2020 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 18. CADUCIDAD. Las acciones derivadas del acoso laboral caducarán en tres (3) años a partir de la fecha en que hayan ocurrido las conductas a que hace referencia esta Ley.

Artículo 2º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Los Ponentes,



JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (COORDINADOR)

H. Senador de la República



LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ

H. Senadora de la República



CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE

H. Senador de la República



MILLA PATRICIA ROMERO SOTO

H. Senadora de la República



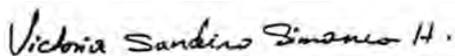
JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR

H. Senador de la República



JOSE AULO POLO NARVÁEZ

H. Senador de la República



VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA

H. Senadora de la República



MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL

H. Senador de la República



AYDEE LIZARAZO CUBILLOS
H. Senadora de la República

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá, D.C. En la sesión ordinaria mixta (virtual y presencial), de fecha miércoles primero (01) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), de la Legislatura 2021-2022, se dio la discusión y votación de la Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto, al Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”, publicado en la Gaceta del Congreso No. 934/2021, presentado por los Ponentes:

| PONENTES PRIMER DEBATE | | |
|-------------------------------------|--------------|---------|
| HH.SS. PONENTES (30-04-2021) | ASIGNADO (A) | PARTIDO |
| JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021) | COORDINADOR | DE LA U |
| LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ | PONENTE | LIBERAL |

| | | |
|----------------------------------|---------|--------------------|
| CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE | PONENTE | CAMBIO RADICAL |
| MILLA PATRICIA ROMERO SOTO | PONENTE | CENTRO DEMOCRÁTICO |
| JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR | PONENTE | POLO |
| JOSE AULO POLO NARVÁEZ | PONENTE | VERDE |
| VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA | PONENTE | FARC |
| MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL | PONENTE | AICO |
| AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS | PONENTE | MIRA |

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5º, del Acto Legislativo 01 de 2009, Votación Pública y Nominal y a la Ley 1431 de 2011, "Por la cual se establecen las excepciones a que se refiere el artículo 133 de la Constitución Política", se obtuvo la siguiente votación:

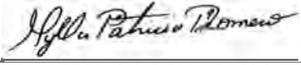
I. PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO.

1.1. TEXTO DE LA PROPOSICIÓN:

"PROPOSICIÓN"

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Séptima del Senado, aprobar en primer debate el Proyecto de Ley 306 de 2020 Cámara – 444 de 2021 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006".

Cordialmente,

| | |
|---|--|
|  JOSE RITTER LÓPEZ PEÑA Coordinador Ponente |  LAURA ESTHER FORTICH SÁNCHEZ Ponente |
|  CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE Ponente |  MILLA PATRICIA ROMERO SOTO Ponente |
|  JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR Ponente |  JOSE AULO POLO NARVÁEZ Ponente |
|  Victoria Sandino Simanca H. HERRERA Ponente |  MANUEL BITERVO PALCHUCÁN CHINGAL |

| | |
|---|---------|
| | Ponente |
|  AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS Ponente | |

1.2. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DE LA PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO.

Puesta a discusión y votación la proposición con que termina el informe de la ponencia para primer debate Senado, al Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, publicada en la Gaceta del Congreso No. 934/2021, con votación pública y nominal, se obtuvo su aprobación, con doce (12) votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención, así:

| |
|--|
| COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE |
| H. SENADO DE LA REPÚBLICA |
| LEGISLATURA 2021-2022 |
| VOTACIÓN PROPOSICIÓN FINAL |
| CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO |

AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006"

| No. | NOMBRE H. SENADOR | VOTACIÓN | OBSERVACIONES (EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.) |
|-----|--|----------|--|
| | | SI / NO | |
| 1 | CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO) | SI | |
| 2 | CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL) | SI | |
| 3 | DELGADO MARTÍNEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO |
| 4 | FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL) | SI | |
| 5 | HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL | SI | PRESENTE EN EL RECINTO |

| <table border="1"> <tr> <td></td> <td>(CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA)</td> <td>XX</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE)</td> <td>SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN)</td> <td>SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> </table> | | (CENTRO DEMOCRÁTICO) | | | 6 | LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA) | XX | | 7 | LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U) | SI | | 8 | MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL) | SI | | 9 | PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO) | SI | | 10 | POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | 11 | ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | | 12 | SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | <table border="1"> <tr> <td>13</td> <td>VELASCO OCAMPO GABRIEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td>SI</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">RESUMEN DE LA VOTACIÓN</td> <td rowspan="2">SI- 12</td> <td rowspan="2">04- PRESENCIAL 08-VIRTUAL</td> <td>IMPEDIDOS</td> <td>00</td> <td rowspan="2">RESULTADO 12 VOTOS SI 00 VOTOS NO</td> </tr> <tr> <td>EXCUSA</td> <td>00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NO-00</td> <td>00</td> <td>DESCONECTADOS</td> <td>01</td> <td>APROBADA PROPOSICIÓN FINAL CONQUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,</td> </tr> </table> | 13 | VELASCO OCAMPO GABRIEL (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | | | | RESUMEN DE LA VOTACIÓN | SI- 12 | 04- PRESENCIAL 08-VIRTUAL | IMPEDIDOS | 00 | RESULTADO 12 VOTOS SI 00 VOTOS NO | EXCUSA | 00 | | NO-00 | 00 | DESCONECTADOS | 01 | APROBADA PROPOSICIÓN FINAL CONQUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, |
|---|---|---|---|--|--|-------------------------------|----|--|-----|-------------------------------|----------|---------------|---|--|---------|---|---|---|----|--|----|---|----|------------------------|----|--|----|------------------------|----|--|----|------------------------|---|--|---|------------------------|--|--|--|------------------------|--------|---------------------------|-----------|----|---|--------|----|--|-------|----|---------------|----|--|
| | (CENTRO DEMOCRÁTICO) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA) | XX | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | VELASCO OCAMPO GABRIEL (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RESUMEN DE LA VOTACIÓN | SI- 12 | 04- PRESENCIAL 08-VIRTUAL | IMPEDIDOS | 00 | RESULTADO 12 VOTOS SI 00 VOTOS NO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | EXCUSA | 00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | NO-00 | 00 | DESCONECTADOS | 01 | APROBADA PROPOSICIÓN FINAL CONQUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p><u>2.DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL ARTICULADO, EL TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY Y EL DESEO DE LA COMISIÓN DE QUE ESTE PROYECTO PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO.</u></p> <p><i>Puesto a discusión y votación el articulado en bloque, (propuesta por el coordinador de ponentes, H.S. JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA), el título del Proyecto de Ley y el deseo de la Comisión de que este proyecto pase a segundo debate Senado, con votación nominal, se obtuvo su aprobación con once (11) votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención, de acuerdo a la siguiente votación:</i></p> <table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA LEGISLATURA 2021-2022 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> VOTACIÓN ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUERON PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMISIÓN QUE ESTE PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, </td> </tr> </table> | COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA LEGISLATURA 2021-2022 | VOTACIÓN ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUERON PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMISIÓN QUE ESTE PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA | AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, | <table border="1"> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”</th> </tr> <tr> <th>No.</th> <th>NOMBRE H. SENADOR</th> <th>VOTACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">SI / NO</td> <td style="text-align: center;">(EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.)</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>DELGADO MARTINEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> </table> | “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006” | | | | No. | NOMBRE H. SENADOR | VOTACIÓN | OBSERVACIONES | | | SI / NO | (EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.) | 1 | CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO) | SI | | 2 | CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL) | SI | | 3 | DELGADO MARTINEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | 4 | FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL) | SI | | 5 | HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA LEGISLATURA 2021-2022 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VOTACIÓN ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUERON PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMISIÓN QUE ESTE PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006” | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No. | NOMBRE H. SENADOR | VOTACIÓN | OBSERVACIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | SI / NO | (EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | DELGADO MARTINEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL) | SI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|----|--|----|------------------------|
| 6 | LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA) | X | |
| 7 | LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U) | SI | |
| 8 | MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL) | X | |
| 9 | PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO) | SI | |
| 10 | POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO |
| 11 | ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO) | SI | |
| 12 | SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN) | SI | PRESENTE EN EL RECINTO |
| 13 | VELASCO OCAMPO GABRIEL | SI | |

| | | | | | |
|-------------|----------------------|------------------------------|---------------------|----------|---|
| | (CENTRO DEMOCRÁTICO) | | | | |
| RESUMEN DEL | SI (11) | 04- PRESENCIAL 07-VIRTUAL | IMPEDIDOS EXCUSA | 00 00 | RESULTADO 11 VOTOS SI 00 VOTOS NO |
| | NO (00) | 00 | DESCONECTADOS | 02 | APROBADO ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUEORN PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEABTE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMSIÓN QUE ESTE |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | | | | | <p>PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA</p> <p>AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”</p> |
|--|--|--|--|--|---|

3. TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA.

El Título del Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, quedó aprobado de la siguiente manera, tal como fue presentado en el Texto Propuesto de la ponencia para primer debate Senado, así:

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”

4. DESIGNACIÓN DE PONENTES PARA SEGUNDO DEBATE.

Seguidamente fueron designados ponentes para Segundo Debate, en estrado, Los Honorables Senadores relacionados en el cuadro descrito a continuación. Término reglamentario de quince (15) días calendario, contados a partir del día siguiente de la designación en estrado, susceptibles de solicitar prórroga.

| PONENTES SEGUNDO DEBATE | | |
|-------------------------------------|--------------|---------|
| HH.SS. PONENTES (30-04-2021) | ASIGNADO (A) | PARTIDO |
| JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021) | COORDINADOR | DE LA U |
| LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ | PONENTE | LIBERAL |

| | | |
|----------------------------------|---------|--------------------|
| CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE | PONENTE | CAMBIO RADICAL |
| MILLA PATRICIA ROMERO SOTO | PONENTE | CENTRO DEMOCRÁTICO |
| JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR | PONENTE | POLO |
| JOSE AULO POLO NARVÁEZ | PONENTE | VERDE |
| VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA | PONENTE | FARC |
| MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL | PONENTE | AICO |
| AYDEE LIZARAZO CUBILLOS | PONENTE | MIRA |

5. RELACIÓN COMPLETA DEL PRIMER DEBATE:

La relación completa del Primer Debate al Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, se halla consignada en la siguiente Acta: No. 11, correspondiente a la sesión mixta (virtual y presencia,) de fecha miércoles primero (01) de septiembre de dos mil veintiuno (2021). Legislatura 2021-2022.

6. ARTICULADO APROBADO:

ARTÍCULOS PROYECTO ORIGINAL: Dos (02)

ARTÍCULOS PONENCIA PRIMER DEBATE SENADO: Dos (02)

ARTÍCULOS APROBADOS (TEXTO DEFINITIVO): Dos (02)

7. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA.

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”

INICIATIVA: HONORABLES REPRESENTANTES: MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ, JAIRO GIOVANY CRISTANCHO TARACHE, ARMANDO ANTONIO ZABARAIN DE ARCE, FABER ALBERTO MUÑOZ CERON, BUENAVENTURA LEÓN LEÓN, JUAN CARLOS RIVERA PEÑA, OSCAR TULIO LIZCANO GONZALEZ, FELIX ALEJANDRO CHICA CORREA, HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA, JOSÉ ELVER HERNÁNDEZ CASAS, JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA, DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE, JOSE GUSTAVO PADILLA OROZCO, FELIPE ANDRÉS MUÑOZ DELGADO, NIDIA MARCELA OSORIO SALGADO, JHON ARLEY MURILLO BENITEZ, JUAN DIEGO ECHAVARRIA SANCHEZ, ADRIANA MAGALI MATIZ VARGAS, JUAN CARLOS WILLS OSPINA, CIRO FERNÁNDEZ NÚÑEZ, ÁNGEL MARÍA GAITÁN PULIDO, JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO, JUAN CARLOS REINALES AGUDELO, JAIME FELIPE LOZADA POLANCO, CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO.

HONORABLES SENADORES: ESPERANZA ANDRADE SERRANO, MYRIAM ALICIA PAREDES AGUIRRE

RADICADO: EN SENADO: 19-04-2021 **EN COMISIÓN:** 26-04-2021
EN CÁMARA: 03-08-2020

PUBLICACIONES – GACETAS

| TEXTO ORIGINAL | PONENCIA 1º DEBATE CÁMARA | TEXTO DEFINITIVO COM YI CÁMARA | PONENCIA 2º DEBATE CÁMARA | TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA | PONENCIA 1º DEBATE SENADO | TEXTO DEFINITIVO COM YI SENADO | PONENCIA 2º DEBATE SENADO | TEXTO DEFINITIVO PLENARIA SENADO |
|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 02 Art Gaceta 731/2020 | 02 Art Gaceta 1034/2020 | 02 Art Gaceta 1204/2020 | 02 Art Gaceta 1204/2020 | 03 Art Gaceta N° 328/2021 | 02 Art Gaceta N° 934/2021 | | | |

TRÁMITE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES

| | |
|-------------------------------|---|
| Radicado en Comisión | Septiembre 10 de 2020 |
| Ponentes Primer Debate Cámara | H.R MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ (Coordinadora) H.R JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO Designados el 15 de Septiembre de 2020 |
| Ponencia Primer Debate | Gaceta N° 1034/2020 |
| Aprobado en Sesión | Octubre 15 de 2020 Acta N° 22 |
| Ponentes Segundo Debate | H.R MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ (Coordinadora) |

| | |
|------------------------------|--|
| | H.R JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO Designados el 15 de Octubre de 2020 |
| Ponencia Segundo Debate | Gaceta N° 1204/2020 |
| Enviado a Secretaria General | 28 de Octubre de 2020 |
| Aprobado en Plenaria | Marzo 24 de 2021 |

PONENTES PRIMER DEBATE

| HH.SS. PONENTES (30-04-2021) | ASIGNADO (A) | PARTIDO |
|-------------------------------------|--------------|--------------------|
| JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021) | COORDINADOR | DE LA U |
| LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ | PONENTE | LIBERAL |
| CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE | PONENTE | CAMBIO RADICAL |
| MILLA PATRICIA ROMERO SOTO | PONENTE | CENTRO DEMOCRÁTICO |
| JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR | PONENTE | POLO |
| JOSE AULO POLO NARVÁEZ | PONENTE | VERDE |
| VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA | PONENTE | FARC |

| | | |
|-------------------------------------|---------|------|
| MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL | PONENTE | AICO |
| AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS | PONENTE | MIRA |

ANUNCIOS

Martes 17 de Agosto de 2021 según Acta N° 06; Miércoles 25 de Agosto de 2021 según Acta N° 09, Martes 31 de agosto de 2021 según Acta N°10,

TRÁMITE EN SENADO

ABR.30.2021: Designación de ponentes mediante oficio CSP-CS-COVID-19-0485-2021

MAY.19.2021: Reasignación de coordinador ponente mediante oficio CSP-CS-COVID-19-0763-2021

AGO.04.2021: Radican informe de ponencia para primer debate

AGO.05.2021: Se manda a publicar informe de ponencia para primer debate mediante oficio CSP-CS-COVID-19-1081-2021

SEP.01.21: Se inicia la discusión y se aprueba el informe de ponencia según consta en el Acta N° 11, se designa en estrado a los mismos ponentes.

PENDIENTE DISCUSIÓN Y VOTACIÓN PONENCIA SEGUNDO DEBATE

PONENTES SEGUNDO DEBATE

| HH.SS. PONENTES (01-09-2021) | ASIGNADO (A) | PARTIDO |
|-------------------------------------|--------------|--------------------|
| JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021) | COORDINADOR | DE LA U |
| LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ | PONENTE | LIBERAL |
| CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE | PONENTE | CAMBIO RADICAL |
| MILLA PATRICIA ROMERO SOTO | PONENTE | CENTRO DEMOCRÁTICO |
| JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR | PONENTE | POLO |
| JOSE AULO POLO NARVÁEZ | PONENTE | VERDE |
| VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA | PONENTE | FARC |
| MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL | PONENTE | AICO |
| AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS | PONENTE | MIRA |

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D. C., a los dos (02) días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno (2021).- En la presente fecha se autoriza la publicación en la Gaceta del Congreso, del Texto Definitivo aprobado en Primer Debate, en la

Comisión Séptima del Senado, en sesión ordinaria mixta (presencial y virtual), de fecha miércoles primero (01) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), según Acta No. 11, de la Legislatura 2021-2022, del proyecto de ley, relacionado a continuación:

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: N° 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA.

TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006"

FOLIOS: EN VEINTITRÉS (23) FOLIOS

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,


JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA
 SECRETARIO
 COMISIÓN SÉPTIMA
 H. Senado de la República

CONTENIDO

| Gaceta número 1156 - Lunes, 6 de septiembre de 2021 SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS | | Págs. |
|---|----|-------|
| Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 99 de 2021 Senado, por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones..... | 1 | |
| Informe de ponencia para segundo debate en el Senado de la República, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 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..... | 6 | |
| TEXTOS DE COMISIÓN | | |
| Texto definitivo (discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, en sesión ordinaria virtual de fecha: miércoles 01 de septiembre de 2021, según Acta número 11, de la Legislatura 2021-2022) al Proyecto de ley número 444 de 2021 Senado, 306 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006. | 19 | |



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1178

Bogotá, D. C., martes, 7 de septiembre de 2021

EDICIÓN DE 33 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

NOTAS ACLARATORIAS

NOTA ACLARATORIA AL INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.”

Bogotá D.C., 7 de septiembre de 2021

NOTA ACLARATORIA AL INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 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”.

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General
Senado de la República.

Asunto: Enmienda al articulado presentado como ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 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”.

Respetado secretario,

De manera atenta, me permito solicitar se publique nuevamente la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 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”, en razón a que, con posterioridad a la

radicación del informe de ponencia para segundo debate, se realizó una corrección al artículo 8º del texto, la cual se presenta en este **documento enmienda**, de acuerdo con lo contemplado en los artículos 160 y 162 de la Ley quinta de 1992.

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ

Senado de la República

| | |
|---|--|
| <p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NO. 408 DE 2021 SENADO</p> <p>"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".</p> <p style="text-align: center;">TRÁMITE DEL PROYECTO</p> <p>Origen: Congresual</p> <p>Autores: Representante Rodrigo Rojas Lara, Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, Representante Diego Patiño Amariles, Representante Emeterio Montes De Castro, Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p style="text-align: center;">ANTECEDENTES</p> <p>Esta iniciativa fue radicada por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, 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.</p> <p>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.</p> | <p style="text-align: center;">OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>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 Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito. Texto | <p>subrayado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003.</p> <p>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. <u>(Subrayado fuera del texto)</u></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> |

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".

- **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.
- **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.
- **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.

1.3 Jurisprudenciales

Corte Constitucional Sentencia C-1090/03, MP: Clara Inés Vargas Hernández.

(...) 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.

(...)

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. (...)

Corte Constitucional Sentencia C-468/11, MP: María Victoria Calle Correa.

(...)

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.

(...)

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:

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) 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 particulares.¹ 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

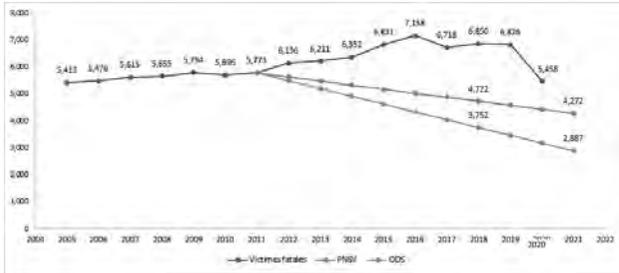
¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO

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

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>



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 2011-2020.³

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

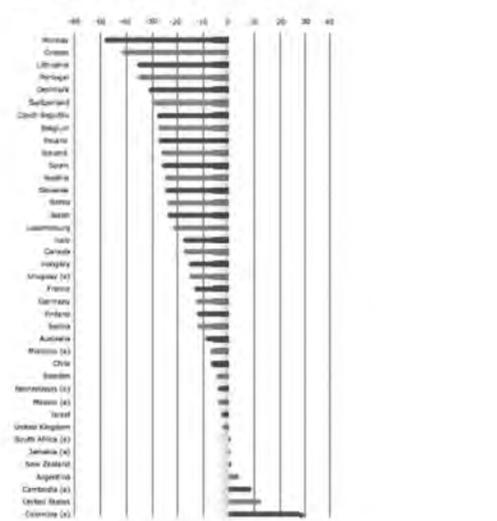
³ Despacio.org. Situación de la seguridad vial vehicular en Colombia. Febrero de 2021. www.despacio.org

seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.⁴

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.

En comparación con otros países el porcentaje de siniestros en Colombia, es una cifra creciente año tras años; con excepción de 2020 dada su atipicidad.⁵

Figure 2. Percentage change in the number of road deaths, 2010-17

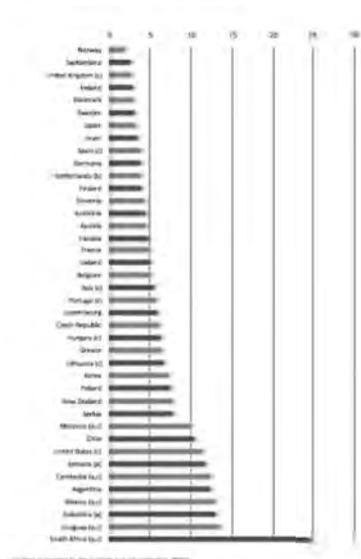


Fuente; Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

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

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

Figure 5. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2018 or latest available



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

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 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 salud.⁶

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

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.

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

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.
⁷ Idem

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 tránsito.⁸

Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:

Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene:

- 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.

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 él.⁹

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

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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
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>

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

- 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
- 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 quien presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito.
- 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

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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
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>

sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.

RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar 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 presente proyecto, de acuerdo al artículo 286; manifiesto que, esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés a los congresistas que participen en su discusión y votación, por ser un proyecto que no resulta en un beneficio particular, actual y directo en su favor, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la referida Ley 2003.

Ese beneficio particular se presenta cuando el congresista tiene un privilegio del cual no gozan el resto de los ciudadanos, es decir, no hay conflicto de interés cuando se trata del interés general, común a todos, es decir, si el interés se confunde con el que les asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio, en palabras del Consejo de Estado. El beneficio es actual cuando efectivamente se configura en las circunstancias presentes y es directo cuando se produce 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. En este caso, se trata de una norma de carácter general, que tiene por objeto eliminar el cobro por reconexión y reinstalación del servicio esencial de internet fijo para los estratos 1, 2 y 3 en todo el territorio nacional.

Sobre el respecto, el Consejo de Estado en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, hace las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el

asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”¹²(SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Sin embargo, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o debe presentar un impedimento.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

| ARTÍCULO | MODIFICACIÓN |
|---|--|
| TÍTULO “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”. | “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones” |
| ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la | ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones |

¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. Fl. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

| | |
|---|--|
| 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 siniestralidad vial. | normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. |
| ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial: Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del | ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. 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 así como el derecho colectivo a un ambiente sano promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial: a). Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos. Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema |

| | |
|---|---|
| sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, 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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema. Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él. 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. | de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales b). Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, 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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema. 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) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él. 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. |
|---|---|

| | |
|--|--|
| Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente. | Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente. |
| 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, 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. | 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 dispositivos, así como la señalización en vía. |

| | | | |
|--|---|--|---|
| <p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> | <p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el 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. Deberá 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>fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</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 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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> | <p>huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</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 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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> |
| <p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito</p> <p>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 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, categorías autorizadas,</p> | <p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>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 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,</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 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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</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 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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> |
| <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, 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, en el marco de la autonomía de las mismas.</p> <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado de 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>"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> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>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> <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 aptitud en conducción aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>d) Presentar certificado de 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</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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> | <p>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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así: "Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 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 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> | | <p>ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p> | <p>ARTÍCULO 11º. 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>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.</p> | | | <p>zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este 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.</p> |
| <p>ARTÍCULO NUEVO. 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 cien (100) 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</p> | | | <p>ARTÍCULO NUEVO. IMPLEMENTACION 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 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>CAPITULO NUEVO VELOCIDAD ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el</p> |

| | |
|--|--|
| <div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px; margin-bottom: 10px;"> PROPOSICIÓN FINAL </div> <p>Por las anteriores consideraciones, propongo a la plenaria del honorable Senado de la República, darle Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 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", con las modificaciones propuestas.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> </div> | <div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px; margin-bottom: 10px;"> TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO DE LA REPUBLICA </div> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"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"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Decreta:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I Objeto y Principios Generales</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>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 y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>a). Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.</p> <p>b) Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de</p> |
| <p>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, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</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) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</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 style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés). 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. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. La Superintendencia</p> | <p>de Industria y Comercio deberá garantizar respeto de 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. Las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</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, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</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.</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</p> | <p>efectos legales que la 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, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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 aptitud en conducción—otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. d) Presentar certificado de 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>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. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”</p> <p>PARÁGRAFO 1º. <i>Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</i></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: 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 cuáles 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 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> <ol style="list-style-type: none"> 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>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 descuente automáticamente los puntos.</p> <p>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>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 style="text-align: center;">CAPITULO IV</p> <p style="text-align: center;">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:</p> <p>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.</p> <p>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. 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</p> <p style="text-align: center;">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 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.</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>ARTÍCULO 13º. <i>Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.</i> 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.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VI</p> <p style="text-align: center;">VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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 cien (100) kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas</p> | <p>urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este 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.</p> <p>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.</p> <p>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 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>ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> |

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 150 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.

| | |
|---|--|
| <p>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 150 DE 2021 SENADO</p> <p>POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS EN RELACIÓN CON SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS”, SUSCRITO EN BRASILIA, EL 7 DE NOVIEMBRE DE 2012.</p> <p>Honorable Senadora PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p> <p>Asunto: Informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley 150 de 2021 Senado.</p> <p>Apreciada presidente,</p> <p>En cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, atentamente me permito rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número N° 150 de 2021 Senado “Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios», suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012”.</p> <p>I. Consideraciones del Ponente</p> <p>El Proyecto de Ley objeto de este Informe de Ponencia fue radicado por parte de la señora Ministra de Relaciones Exteriores, Martha Lucía Ramírez Blanco, y la señora Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez.</p> <p>Este Proyecto tiene como objeto aprobar mediante Ley de la República, tal como lo impone el ordenamiento constitucional y legal, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.</p> <p>El Proyecto de Ley puesto a consideración de la Honorable Comisión Segunda Constitucional constituye una herramienta para mejorar la conectividad y satisfacer requisitos frente al crecimiento</p> | <p>del transporte aéreo internacional con un socio estratégico de Colombia, como lo es Emiratos Árabes Unidos. Su principal objetivo es promover, en un ámbito de reciprocidad, la dinamización del transporte aéreo entre sus Partes.</p> <p>Actualmente, Colombia busca fortalecer con Emiratos Árabes Unidos áreas tales como el comercio, el flujo de inversiones y la cooperación para el intercambio de experiencias en innovación, consolidando a Colombia como un socio estratégico de dicho país en América Latina y afianzando las relaciones con el Medio Oriente.</p> <p>Adicionalmente, es de recordar que esto se enmarca en una política más amplia que busca fortalecer las relaciones aerocomerciales entre nuestra Nación y Asia. Esta política ha tenido buenos resultados pues, desde la apertura de las Embajadas en Abu Dabi y Bogotá en 2011 y 2013, respectivamente, la relación bilateral con Emiratos Árabes Unidos se ha fortalecido considerablemente, tanto en número de visitas de alto nivel (25 en los últimos seis años), como en la firma de instrumentos bilaterales y en el intercambio de cooperación.</p> <p>Durante la visita del señor Sultán Bin Saeed Al Mansoori, Ministro de Economía de los Emiratos Árabes Unidos, el 26 de febrero de 2020, se tomó la decisión de consolidar una relación a largo plazo que contempla hitos como el crecimiento del comercio binacional a USD\$1 billón, la atracción de inversión a sectores como el turismo, las energías renovables y la agroindustria, la creación de un Consejo Empresarial y, más importante para los efectos, la generación de conectividad aérea entre los dos Estados con la llegada a Colombia de un vuelo directo de Emirates Airlines.</p> <p>En este contexto es que resulta prioritario el fortalecimiento de la conectividad aérea entre ambos Estados como medio indispensable para el desarrollo y la facilitación del intercambio comercial, los flujos de turismo, los viajes de negocios, la conectividad de las regiones y la inserción de Colombia en el mundo.</p> <p>Para tales efectos, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012, resulta de suma importancia. La suscripción de este instrumento apunta a facilitar la conectividad entre los dos países, estimulando así los intercambios comerciales, turísticos y de mujeres y hombres de negocios.</p> <p>Este Acuerdo no solo determina reglas de juego claras que permitirán el inicio de operaciones de aerolíneas emiratíes en Colombia, sino que abre un nuevo sector en la inversión de los Emiratos Árabes Unidos en nuestro país. Por otra parte, es relevante resaltar que la dimensión del Acuerdo va más allá de solamente el intercambio binacional, pues ambos Estados son <i>hubs</i> para el transporte en sus respectivas regiones, por lo que este instrumento contribuirá, a su vez, al desarrollo de relaciones</p> |
| <p>más estrechas entre los países del Golfo y Sudamérica, además de ofrecer nuevas posibilidades para la conexión con otras partes del mundo, estimulando el posicionamiento internacional de Colombia.</p> <p>Dos elementos adicionales contribuyen a resaltar la importancia de este Acuerdo. En primer término, la entrada en vigor del Acuerdo de Exención de Visas para Portadores de Pasaportes Ordinarios entre Colombia y los Emiratos Árabes Unidos desde el 5 de marzo de 2020. La exención de visado, sin duda, contribuye de manera sustancial al fortalecimiento del intercambio de viajeros, situación que se vería aún más fortalecida con la entrada en vigor de este Acuerdo y con el establecimiento de vuelos directos.</p> <p>Por otro lado, es menester tener en cuenta que durante este año se realizará Expo Dubai 2020. Esta vitrina internacional, a la que han confirmado su participación 190 países, incluida Colombia, ofrece un escenario único para el posicionamiento de nuestro país en los mercados del Medio Oriente, África y Sur de Asia (MEASA), tanto en materia comercial como de inversión y turismo.</p> <p>Teniendo en cuenta la consolidación de nuevas relaciones estratégicas de Colombia con los países de Asia y del Pacífico y con otros socios no tradicionales, como es el caso de Emiratos Árabes Unidos, la aprobación de este instrumento por parte del Honorable Congreso de la República es un punto de la agenda exterior del Estado y constituirá un potente mensaje de aproximación hacia socios no tradicionales, reforzando además nuestra relación con los Estados del Consejo de Cooperación del Golfo, que constituyen un mercado estratégico para las exportaciones colombianas, principalmente de productos agrícolas y agroindustriales.</p> <p>II. Constitucionalidad</p> <p>De acuerdo con el artículo 150, numeral 16, de la Constitución Política de Colombia, el Congreso de la República es competente para aprobar o improbar los tratados que el Gobierno Nacional celebra con otros Estados o con otros sujetos de Derecho Internacional. Así mismo, según lo previsto en el artículo 2 de la Ley 3 de 1992, el estudio y trámite correspondiente a los Proyectos de Ley por medio de los cuales se aprueban los tratados le corresponde, en primer debate, a las Comisiones Segundas Constitucionales del Congreso, y según lo establece el artículo 204 de la Ley 5 de 1992, el proceso que deberán seguir los Proyectos de Ley por medio de los cuales se aprueban estos instrumentos internacionales es el procedimiento legislativo ordinario. En tal virtud, debe esta Comisión conocer de la presente Ponencia en la cual se expone el instrumento en cuestión y se explica la importancia y relevancia de su aprobación para el país.</p> <p>Frente al proceso de negociación, suscripción y aprobación es de anotar que hasta el momento se ha dado cabal cumplimiento a las disposiciones constitucionales, particularmente, al artículo 189, numeral 2, de la Constitución Política de Colombia, que se refiere a la competencia del Gobierno Nacional para</p> | <p>negociar y ratificar tratados. Así mismo, se observa que anexa al presente Proyecto de Ley se presentó la respectiva Aprobación Ejecutiva, que da cuenta de que el señor Presidente de la República dio su autorización para el inicio del proceso de aprobación ejecutiva, cumpliendo así con lo previsto en el del artículo 142, numeral 20, de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Finalmente, es de resaltar que esta Comisión no es extraña a los Acuerdos de Transporte Aéreo, pues, como es de su conocimiento, anteriormente se han aprobado instrumentos similares, tales como los Acuerdos de 2011 entre la República de Colombia y la República de Turquía y entre República de Colombia y los Estados Unidos de América. Estos dos instrumentos fueron posteriormente declarados exequibles por la Corte Constitucional mediante las Sentencias C-947 del 4 de diciembre de 2014 y C-131 del 11 de marzo de 2014, respectivamente.</p> <p>III. Contenido del Acuerdo</p> <p>Al no encontrarse la necesidad de proponer ninguna modificación al Proyecto de Ley con miras al primer debate, me permito proceder a sustentar y resaltar el contenido del Acuerdo, que por el artículo primero del presente Proyecto de Ley se pretende aprobar.</p> <p>A saber, este Acuerdo consta de 23 artículos y un anexo, los cuales obran de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 1 – Definiciones: este artículo se limita a establecer definiciones relevantes para la correcta aplicación de las demás disposiciones del Acuerdo. Entre otras, se incluyen definiciones para expresiones tales como “Autoridad Aeronáutica”, “Servicios Acordados”, “Acuerdo”, “Servicio Aéreo”, “Aerolíneas Designadas”, entre otras. • Artículo 2 – Otorgamiento de derechos: incluye los derechos de tráfico que se conceden recíprocamente las Partes, es decir, es mediante este artículo que se permite que las empresas aéreas designadas por ambos Estados puedan embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación entre los dos territorios, lo cual facilitará a las aerolíneas ampliar sus mercados y consolidar su presencia internacionalmente, al igual que beneficiar a los usuarios, el comercio y la conectividad. • Artículo 3 – Designación y autorización: establece la múltiple designación, permitiendo el libre acceso al mercado a las empresas aéreas comerciales de cada una de las Partes. También hace alusión al otorgamiento de las autorizaciones sobre las solicitudes de las aerolíneas para operar bajo este Acuerdo, las cuales deberán concederse en forma expedita una vez que se cumplan con todas las leyes y regulaciones normalmente aplicadas en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud. |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 4 – Revocación y limitación de autorización operacional: este artículo se refiere a la revocación de la autorización que se otorga mediante el artículo 3 antes citado. • Artículo 5 – Principios que rigen la operación de los servicios acordados: consagra los principios que rigen la prestación de los servicios ofrecidos al público, aplicables tanto a los servicios de pasajeros como a los servicios exclusivos de carga aérea. • Artículo 6 – Derechos de aduana y otros cargos: hace relación al carácter de exentos que en términos aduaneros tienen los equipos a bordo de las aeronaves, así como a los insumos necesarios para su operación (lubricantes, repuestos, etcétera) y los productos destinados a la venta o consumo de los pasajeros en cantidades razonables. • Artículo 7 – Aplicación de leyes y regulaciones nacionales: establece que las leyes y reglamentos de cada Parte aplicarán en su totalidad a los usuarios, mercancías y aeronaves, mientras se encuentren en sus respectivos territorios y sin distinción de nacionalidad. • Artículo 8 – Código compartido: establece disposiciones sobre los acuerdos comerciales donde se autorizan las alianzas comerciales entre aerolíneas de cualquiera de las Partes y las líneas aéreas de un tercer país, tales como, los acuerdos de bloqueo de espacio o de código compartido, mecanismo muy importante para fortalecer las posibilidades competitivas en el actual mundo globalizado, permitiendo de esta manera a las empresas colombianas prestar los servicios a través de estos acuerdos con los demás operadores internacionales y expandir así sus posibilidades de comercialización, diversificando las alternativas de mercado de las aerolíneas. Igualmente, posibilita operar bajo otras figuras de acuerdos comerciales, al señalar que no se limitan a los enunciados, pudiendo considerarse los de fletamento que buscan optimizar el uso de aeronaves. • Artículo 9 – Certificados de aeronavegabilidad y aptitud. Artículo 10 – Seguridad operacional. Artículo 12 – Seguridad de la aviación: están relacionados con la seguridad operacional y aeroportuaria, propenden por el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional. • Artículo 11 – Cargos al usuario: establece el compromiso de las Partes de propender porque los costos que sean trasladados al usuario por concepto de uso de instalaciones aeroportuarias sean justos y razonables, y sin distinción de nacionalidad. • Artículo 13 – Oportunidades comerciales: abre la posibilidad para que las aerolíneas de cada Parte establezcan oficinas de representación en el territorio de la otra Parte. | <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 14 – Transferencia de ingresos: permite transferir al otro país los ingresos obtenidos. Las anteriores estipulaciones estimularán el transporte aéreo internacional entre las dos Partes, en condiciones favorables para la industria aeronáutica de ambos países. • Artículo 15 – Aprobación de itinerarios: consagra disposiciones sobre los procedimientos de registro de horarios e itinerarios, lo que garantiza un marco claro para las Partes en este asunto. • Artículo 16 – Tarifas: prevé la cláusula de tarifas que contiene el principio de "País de Origen", el cual permite a las empresas someterse a las regulaciones tarifarias de cada país en forma independiente. • Artículo 17 – Intercambio de información: autoriza a las Partes a intercambiar información respecto a las aerolíneas designadas para prestar el servicio entre sus territorios. • Artículo 18 – Consultas: permite que cualquiera de las Partes pueda solicitar, en cualquier momento, consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo. • Artículo 19 – Resolución de controversias: este artículo establece el procedimiento a seguir en caso de que una controversia derivada del Acuerdo no pueda ser resuelta por medio de negociaciones directas o por la vía diplomática. • Artículo 20 – Modificaciones al Acuerdo: prevé lo relativo a las modificaciones de las disposiciones del presente Acuerdo y su entrada en vigor. • Artículo 21 – Registro: Indica que el Acuerdo y todas sus enmiendas deberán ser registrados ante la Organización de la Aviación Civil Internacional. • Artículo 22 – Terminación: este artículo determina los aspectos y los tiempos que se deberán tener en cuenta en caso de que se decida proceder a la terminación del instrumento. • Artículo 23 – Entrada en vigor: dispone las condiciones para la entrada en vigor del instrumento. • Anexo – Cuadro de rutas: prevé un cuadro de rutas flexible para ambas Partes, así como los derechos de tráfico acordados para los servicios mixtos de pasajeros, carga y los exclusivos de carga. |
|---|--|

IV. Proposición

Por lo anteriormente expuesto y con base en lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley, me permito proponer a los Honorables Senadores de la Comisión Segunda Constitucional, dar primer debate al Proyecto de Ley número N° 150 de 2021 Senado *“Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios», suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012”*.

De los Honorables Senadores,


JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
 Senador de la República

Anexo: Acuerdo en formato pdf.

**ACUERDO ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Y EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS
EN RELACIÓN CON SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ
DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS**

PREÁMBULO

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos (en adelante las "Partes Contratantes");

Siendo partes del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para firma en Chicago el siete de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo de conformidad y como complemento al mencionado Convenio, para establecer y operar Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Reconociendo la importancia del transporte aéreo como medio de creación y promoción de la amistad, el entendimiento y la cooperación entre las dos naciones.

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1 – DEFINICIONES

1. Para efectos de este Acuerdo, a menos que el contexto exija otra cosa, el término:
 - a) "Autoridad Aeronáutica" significa, en el caso del gobierno de los Emiratos Árabes Unidos, la Autoridad General de Aviación Civil; y en el caso del gobierno de Colombia, la Autoridad de Aeronáutica Civil de Colombia; o en cualquier caso, cualquier persona o ente autorizado para desempeñar la función con la cual se relaciona este Acuerdo;
 - b) "Servicios Acordados" significa servicios aéreos internacionales regulares entre y más allá de los respectivos territorios de los Emiratos Árabes Unidos y Colombia para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, separada o conjuntamente;
 - c) "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo redactado en aplicación del mismo, y cualquier modificación efectuada al Acuerdo o al Anexo;
 - d) "Servicio Aéreo", "Aerolínea", "Servicio Aéreo Internacional" y "Escala para fines no comerciales" tienen los significados que les asigna a cada uno el Artículo 96 del Convenio;
 - e) "Anexo" incluye el cuadro de rutas anexo al Acuerdo y cualquier cláusula o nota que aparezca en dicho Anexo y cualquier modificación efectuada a los mismos de conformidad con las disposiciones del Artículo 20 de este Acuerdo;
 - f) "Carga" incluye correo;
 - g) "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para firma en Chicago el siete de diciembre de 1944 e incluye: (i) cualquier enmienda efectuada al mismo que haya entrado en vigor bajo el Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; cualquier anexo o enmienda adoptada bajo el Artículo 90 de ese Convenio, en tanto tal anexo o enmienda se encuentre vigente en cualquier momento para ambas Partes Contratantes;
 - h) "Aerolíneas Designadas" significa una aerolínea o aerolíneas que haya(n) sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
 - i) "Tarifas" significa los precios a ser cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales aplican dichos precios, pero excluyendo la remuneración y las condiciones del transporte de correo;
 - j) "Territorio", en relación con un Estado, tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;

k) "Cargos al usuario" significa los cargos impuestos a las aerolíneas por parte de las autoridades competentes o autorizados por estas autoridades para el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios y/o facilidades de navegación, incluyendo servicios relacionados y facilidades para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros, equipaje y carga;

2. El Anexo de este Acuerdo se considera parte integral del mismo.
3. Al implementar este Acuerdo, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio en tanto dichas disposiciones sean aplicables a los Servicios Aéreos Internacionales.

ARTÍCULO 2 – OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Acuerdo para permitir a sus Aerolíneas Designadas establecer y operar los Servicios Acordados.
2. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante disfrutarán los siguientes derechos:
 - a) Volar a través del Territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
 - b) Hacer escalas en el Territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales, y
 - c) Hacer escalas en el Territorio de la otra Parte Contratante con el fin de embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje y carga, separadamente o en combinación, cuando se operen los Servicios Acordados.
3. Adicionalmente, la(s) aerolínea(s) de cada Parte Contratante diferentes a las Aerolíneas Designadas bajo el Artículo 3, también disfrutarán de los derechos especificados en los párrafos 2(a) y 2(b) de este Artículo.
4. Bajo ninguna circunstancia se considerará que algún contenido de este Artículo otorga a alguna de las Aerolíneas Designadas de una de las Partes Contratantes el privilegio de embarcar, en el Territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga transportada a cambio de remuneración o contratación y con destino a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.
5. Si debido a un conflicto armado, disturbio político o desarrollos o circunstancias especiales o inusuales una Aerolínea Designada de una Parte Contratante no puede operar el servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante hará su mejor esfuerzo para facilitar la operación continua de dicho servicio a través de arreglos temporales de rutas que las Partes Contratantes decidan de común acuerdo.

6. Las Aerolíneas Designadas tendrán derecho a usar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades provistas por las Partes Contratantes de manera no discriminatoria.

ARTÍCULO 3 – DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante nota escrita de la Autoridad Aeronáutica a la otra Parte Contratante, a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas específicas en este Acuerdo, así como a retirar o alterar la designación de dichas líneas aéreas o a substituir otra aerolínea por una previamente designada.
2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte Contratante otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:
 - a) la línea aérea designada tenga su oficina principal y su residencia permanente en el territorio de la Parte Contratante designante;
 - b) la Parte Contratante que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;
 - c) la Parte Contratante que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecida en el Artículo 10 (Seguridad operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la aviación);
y
 - d) la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación, de conformidad con las previsiones del Convenio.

ARTÍCULO 4 – REVOCACIÓN Y LIMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN OPERACIONAL

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de denegar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:
 - a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal y la residencia permanente en el territorio de la Parte Contratante designante;
 - b) en el caso de que consideren que la Parte Contratante que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;

- c) en el caso de que la Parte Contratante que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 10 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la aviación);
 - d) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación; y
 - e) En cualquier caso donde la otra Parte Contratante incumpla con una decisión o estipulación proveniente de la aplicación del Artículo 19 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo.
2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones el Artículo 10 (Seguridad operacional) o el Artículo 12 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 18 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 – PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS ACORDADOS

1. Cada Parte Contratante permitirá de manera recíproca a las Aerolíneas Designadas de ambas Partes Contratantes competir en la prestación del transporte aéreo internacional objeto de este Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante tomará acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación y prácticas anticompetitivas o predatorias en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.
3. La capacidad a ser ofrecida por las Aerolíneas Designadas de las Partes Contratantes en los Servicios Acordados será acordada por las Autoridades Aeronáuticas.

ARTÍCULO 6 – DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

1. Cada Parte Contratante, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de las restricciones sobre importaciones, de derechos de aduana, impuestos directos o indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, respecto a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, equipos de mantenimiento, herramientas de

la aeronave, suministros técnicos y repuestos, incluyendo motores, equipo de uso ordinario de esas aeronaves, equipo de catering, provisiones de a bordo incluyendo pero sin limitarse a cubiertos, alimentos, bebidas, licor, tabaco y otros productos para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo, y otros productos destinados o utilizados únicamente con relación a la explotación o mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante que se encuentre operando los servicios convenidos así como boletos y guías aéreas de carga impresos, uniformes del personal, computadores e impresoras usadas por las aerolíneas designadas para reservaciones o tiqueteo, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

- a) que se introduzcan en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante;
- b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte Contratante a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o al salir del mismo; o
- c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;

Sea que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán igualmente aplicables en los casos en los que la Línea Aérea Designada por una de las Partes Contratantes haya celebrado acuerdos con otra(s) línea(s) aérea(s) para el préstamo o la transferencia en el Territorio de la otra Parte Contratante del material mencionado en el numeral 1 del presente Artículo, siempre y cuando dicha otra línea aérea disfrute de las mismas exenciones que la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7 – APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relacionados con la entrada, permanencia o salida de su Territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dicha aeronave sobre ese territorio serán aplicadas a la aeronave operada por la(s) aerolínea(s) de la otra Parte Contratante sin distinción en cuanto a nacionalidad en la misma forma en que serían aplicadas a las suyas propias, y serán cumplidas por dicha aeronave a la entrada, salida y mientras se encuentre en el Territorio de dicha Parte Contratante.
2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relacionados con la entrada, permanencia o salida de su Territorio de pasajeros, equipaje, tripulación y carga transportados a bordo de la aeronave, tales como reglamentos relacionados con la entrada, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana, divisas, salud, cuarentenas y medidas sanitarias, o en el caso del correo, leyes y regulaciones postales, serán aplicados por o en nombre de dichos pasajeros, equipaje, tripulación y carga a la entrada y salida y mientras se encuentren dentro del Territorio de la primera Parte Contratante.
3. Ninguna de las Partes Contratantes podrá otorgar ninguna preferencia a su(s) propia(s) aerolínea(s) ni a ninguna otra sobre la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante en la aplicación de las leyes y regulaciones estipuladas en este Artículo.
4. Los Pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y no abandonar las áreas del aeropuerto reservado para este propósito, estarán sujetas, excepto con respecto a las medidas de seguridad relacionadas con violencia, piratería aérea, control de narcóticos, a no más de un control simplificado. Dicho equipaje y carga estarán exentos de derechos de aduana, impuestos sobre el consumo y otros derechos y cargos nacionales y/o locales similares.

ARTÍCULO 8 – CÓDIGO COMPARTIDO

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de ambas Partes Contratantes podrán, bien sea como aerolínea comercializadora o como aerolínea operadora, celebrar libremente acuerdos comerciales cooperativos, los cuales incluyen, mas no se limitan a acuerdos de bloqueo de espacio y/o código compartido incluyendo acuerdos de código compartido con terceros países con cualquier otra aerolínea o aerolíneas.
2. Antes de ofrecer servicios de código compartido, las líneas aéreas partes del acuerdo, deberán acordar cuál parte asumirá la responsabilidad y será responsable en cuanto a

asuntos relacionados con los usuarios, la seguridad de la aviación, la seguridad operacional y la facilitación. El acuerdo que estipule estos términos será presentado ante las dos autoridades aeronáuticas antes de la implementación de los acuerdos de código compartido.

3. Dichos acuerdos serán aceptados por las Autoridades Aeronáuticas involucradas, siempre y cuando todas las aerolíneas parte de dichos acuerdos tengan los derechos de tráfico y/o autorizaciones correspondientes.
4. En caso de los acuerdos de código compartido, la aerolínea comercializadora deberá, con respecto a cada tiquete vendido, asegurar que se aclare al comprador en el punto de venta cuál es la aerolínea que opera cada sector del servicio y con cual(es) aerolínea o aerolíneas el comprador está celebrando una relación contractual.
5. La(s) Aerolínea(s) Designadas de cada Parte Contratante también podrán ofrecer servicios de código compartido entre cualquier punto en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos servicios sean operados por una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 9 – CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y APTITUD

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes que estén vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para efectos de operar los Servicios Acordados, siempre y cuando dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados de acuerdo y de conformidad con los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio.
2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para vuelos sobre su propio Territorio, certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.
3. Si los privilegios y condiciones de las licencias o certificados expedidos o convalidados por una Parte Contratante presentan alguna diferencia con respecto a los estándares establecidos bajo el Convenio, bien sea que dicha diferencia haya sido notificada o no ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante podrá, sin perjuicio de los derechos de la primera Parte Contratante bajo el Artículo 10(2), solicitar consultas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 18, con miras a aclarar que la práctica en cuestión es aceptable para ella. Si no se logra un acuerdo satisfactorio, se podrá aplicar el Artículo 4(1) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 10 – SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad operacional en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronave o su explotación que hayan sido adoptados por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los 30 días siguientes a la solicitud.
2. Si después de dichas consultas una de las Partes Contratantes encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica efectivamente normas de seguridad en cualquiera de las áreas que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante los resultados y los pasos que considere necesarios para que se ajuste a esos estándares mínimos y dicha otra Parte Contratante tomará las acciones correctivas apropiadas. Si la otra Parte Contratante no toma la acción apropiada dentro de los 15 días siguientes o dentro del período que haya sido acordado, se podrá aplicar el Artículo 4(1) de este Acuerdo.
3. De acuerdo con el Artículo 16 del Convenio, también se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de una aerolínea de una de las Partes Contratantes que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre y cuando esto no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el objeto de esta inspección es verificar la validez de la documentación relevante de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo y condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de acuerdo con el Convenio.
4. Cuando se considere necesario adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de una operación de una aerolínea, cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante.
5. Cualquier medida tomada por una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo 4 anterior será suspendida una vez dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Cada Parte Contratante aceptará el AOC expedido por la otra Parte Contratante a sus Aerolíneas Designadas, siempre y cuando éste haya sido expedido en cabal cumplimiento de las normas del Anexo 6 del Convenio para facilitar el otorgamiento de la autorización respectiva.

ARTÍCULO 11 – CARGOS AL USUARIO

1. Cada Parte Contratante hará su mejor esfuerzo para asegurar que los Cargos al Usuario impuestos o permitidos por los organismos de cobro competentes a las Aerolíneas Designadas de la otra Parte Contratante por uso de aeropuertos y otras instalaciones aeronáuticas sean justos y razonables. Estos derechos deberán ser basados en motivos económicos razonables que no podrán ser más altos que aquellos pagados por otras líneas aéreas por dichos servicios.
2. Ninguna Parte Contratante dará preferencia, con respecto a los Cargos al Usuario, a sus propias aerolíneas ni a otras aerolíneas dedicadas a un Servicio Aéreo Internacional similar y no impondrá ni permitirá que se imponga a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante Cargos al Usuario más altos que aquellos impuestos a su(s) Propia(s) Aerolínea(s) Designada(s) que operen Servicios Aéreos Internacionales similares con aeronaves similares y facilidades y servicios asociados.
3. Cada Parte Contratante promoverá las consultas entre sus organismos de cobro competentes y las Aerolíneas Designadas que usen los servicios e instalaciones. Deberá darse aviso anticipado razonable a dichos usuarios sobre cualquier propuesta de cambios en los Cargos al Usuario, siempre que esto sea posible, con información de soporte relevante para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los derechos sean revisados.

ARTÍCULO 12 – SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilegal es parte integral de este Acuerdo.
2. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el *Convenio para la Represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el *Protocolo para la Represión de actos*

ilegales de violencia en los aeropuertos de aviación civil internacional complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de aviación civil firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y otros acuerdos que rigen la seguridad de la aviación civil que vinculan a las Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes se proporcionarán mutuamente toda la *ayuda* necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos y facilidades de navegación aérea y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
4. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan como anexos al Convenio en la medida en que dichas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes.
5. Además, las Partes Contratantes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su Territorio y los explotadores de aeropuertos ubicados en su Territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación aplicables a las Partes Contratantes.
6. Cada Parte Contratante acuerda que se podrá exigir a sus explotadores de aeronaves que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación a las que se refiere el parágrafo 4 anterior aplicadas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el Territorio de esa otra Parte Contratante.
7. Cada Parte Contratante asegurará la aplicación de medidas efectivas dentro de su Territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar los pasajeros, tripulación y artículos de mano y para efectuar inspecciones de seguridad al equipaje, carga y provisiones de abordaje antes de abordar o aterrizar. Cada Parte Contratante también acuerdan prestar atención positiva a cualquier solicitud de medidas de seguridad especiales efectuada por la otra Parte Contratante para atender una amenaza particular.
8. Cuando se presente un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos que atenten contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas para terminar dicho incidente o amenaza tan rápido como sea posible y de acuerdo con el mínimo riesgo para la vida que pueda representar dicho incidente o amenaza.

9. Cada Parte Contratante tomará las medidas que encuentre practicables para asegurar que una aeronave de la otra Parte Contratante sometida a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que esté en su Territorio sea retenida en dicho territorio, a menos que su salida sea necesaria para cumplir la obligación primordial de proteger las vidas de sus pasajeros y tripulación.
10. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones de este Artículo, la Autoridad Aeronáutica de la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante. En caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a dicha solicitud, se considerará que existe fundamento para aplicar el parágrafo (1) del Artículo 4 de este Acuerdo. Cuando una emergencia así lo exija, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales bajo el parágrafo (1) del Artículo 4 antes de la expiración de los quince (15) días. Cualquier acción adoptada de acuerdo con este parágrafo será interrumpida una vez la otra Parte Contratante cumpla las disposiciones de seguridad de este Artículo.

ARTÍCULO 13 – OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer en el Territorio de la otra Parte Contratante oficinas con el propósito de promover el transporte aéreo y vender documentos de transporte, así como otros productos e instalaciones conexas requeridas para el suministro del transporte aéreo.
2. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a llevar y mantener en el Territorio de la otra Parte Contratante a su propio personal administrativo, comercial, operacional, de ventas, técnicos y otro personal y representantes que puedan requerir en relación con el suministro del transporte aéreo.
3. Dichos representantes y personal requerido mencionados en el parágrafo 2 anterior podrán ser, a opción de la Aerolínea Designada, con su propio personal de cualquier nacionalidad o usando los servicios de cualquier otra aerolínea, organización o compañía que opere en el Territorio de la otra Parte Contratante y autorizada para prestar dichos servicios en el Territorio de dicha otra Parte Contratante.
4. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a su discreción, bien sea directamente o a través de agentes, a dedicarse a la venta de transporte aéreo y sus productos y facilidades conexas en el Territorio de la otra Parte Contratante. Para este fin, las Aerolíneas Designadas tendrán derecho a usar sus propios documentos de transporte. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de vender, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar, dicho transporte y sus

productos y facilidades conexas en moneda local o en cualquier otra moneda de libre conversión.

5. Las Aerolíneas Designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a pagar los gastos locales en el Territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, en cualquier moneda de libre conversión, siempre y cuando esto esté conforme a las regulaciones monetarias locales.
6. Cada Parte Contratante aplicará el Código de Conducta formulado por la Organización de Aeronáutica Civil Internacional para la regulación y operación de los Sistemas de Reserva por Computador dentro de su Territorio en concordancia con otras regulaciones y obligaciones aplicables relacionadas con los Sistemas de Reservas por Computador. Las Partes Contratantes monitorearán los desarrollos que en esta materia haga la OACI.
7. Las Aerolíneas Designadas tendrán derecho a efectuar su propio servicio en tierra relacionado con las operaciones de chequeo de pasajeros en el Territorio de la otra Parte Contratante. Este derecho no incluye los servicios de manejo en tierra en plataforma y sólo estará sujeto a restricciones derivadas de requerimientos de seguridad aeroportuaria, seguridad de la aviación e infraestructura aeroportuaria.

Cuando consideraciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación impidan el ejercicio del derecho mencionado en este párrafo, se ofrecerán dichos servicios en tierra sin preferencia o discriminación alguna a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares.

8. Sobre la base de reciprocidad y en adición al derecho otorgado en el párrafo (7) de este artículo, cada Aerolínea Designada de una Parte Contratante tendrá derecho de seleccionar en el Territorio de la otra Parte Contratante a cualquier agente entre los agentes autorizados por las autoridades competentes de dicha otra Parte Contratante para la provisión, total o parcial, de los servicios de atención en tierra.
9. Todas las actividades anteriores serán efectuadas de conformidad con las leyes y regulaciones aplicables vigentes en el Territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 14 – TRANSFERENCIA DE INGRESOS

1. Cada Parte Contratante otorga a las Aerolíneas Designadas de la otra Parte Contratante el derecho a transferir libremente el exceso de ingresos sobre gastos obtenidos por dichas aerolíneas en su Territorio en relación con la venta de transporte aéreo, venta de otros productos y servicios conexas, así como intereses comerciales sobre dichos ingresos (incluyendo los intereses sobre depósitos pendientes de transferencia). Dichas transferencias serán efectuadas en cualquier moneda convertible, de conformidad con las

regulaciones sobre cambio de divisas de la Parte Contratante en cuyo territorio se da el ingreso. Dicha transferencia será efectuada con base en tasas de cambio oficiales, o cuando no exista una tasa de cambio oficial, dichas transferencias serán efectuadas con base en las tasas de mercado de divisas que prevalezcan para pagos corrientes.

2. Si una Parte Contratante impone restricciones a la transferencia de excesos sobre gastos obtenidos por las Aerolíneas Designadas de la otra Parte Contratante, esta última tendrá derecho a imponer restricciones recíprocas a las Aerolíneas Designadas de la primera Parte Contratante.
3. En caso de existir un acuerdo especial entre las Partes Contratantes para evitar la doble tributación, o en caso de existir un acuerdo especial aplicable a la transferencia de fondos entre las dos Partes Contratantes, dicho acuerdo prevalecerá.

ARTÍCULO 15 – APROBACIÓN DE ITINERARIOS

1. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante presentarán para aprobación a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, antes de la inauguración de sus servicios, el itinerario de los servicios propuestos, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y periodo de validez. Este requisito también aplicará a cualquier modificación efectuada al mismo.
2. Si una Aerolínea Designada desea operar vuelos adicionales a aquellos previstos en los itinerarios aprobados, deberá obtener previa autorización de la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante correspondiente, quien dará consideración favorable y positiva a dicha solicitud.

ARTÍCULO 16 – TARIFAS

1. Las tarifas a ser aplicadas por la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo serán establecidas de acuerdo con las consideraciones comerciales del mercado.
2. Cada Parte Contratante podrá requerir notificación o presentación de las tarifas propuestas por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante para el transporte hacia o desde su Territorio. Dicha notificación o presentación podrá ser requerida con no más de treinta (30) días de anticipación a la fecha propuesta de introducción. En casos especiales, este período podrá reducirse.
3. Cada Parte Contratante tendrá derecho a aprobar o desaprobado las tarifas de los servicios de un trayecto o de ida y regreso entre los territorios de las dos Partes Contratantes que se inicien en su propio territorio. Ninguna Parte Contratante tomará medidas unilaterales para impedir que comiencen a aplicarse las tarifas propuestas o sigan aplicándose las

tarifas vigentes para transporte de un trayecto o de ida y regreso entre los territorios de las dos Partes Contratantes que inicien en el territorio de la otra Parte Contratante. Las tarifas a ser cobradas por una Aerolínea Designada de una Parte Contratante para transporte entre el territorio de la otra Parte Contratante y el territorio de un tercer Estado sobre servicios cobijados por este Acuerdo estarán sujetas a los requerimientos de aprobación de la otra Parte Contratante.

4. Si una Parte Contratante considera que el procedimiento de aprobación de tarifas de la otra Parte Contratante lleva a prácticas discriminatorias para sus aerolíneas designadas, dicha Parte Contratante podrá aplicar un procedimiento de aprobación de tarifas recíproco para las Aerolíneas Designadas por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 17 – INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes intercambiarán información tan rápido como sea posible en relación con las autorizaciones otorgadas a sus respectivas Aerolíneas Designadas para prestar servicio hacia, desde o a través del Territorio de la otra Parte Contratante. Esto incluirá copias de los certificados y autorizaciones vigentes de servicios en las rutas propuestas, junto con sus modificaciones u órdenes de exención.
2. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud, los informes estadísticos periódicos o de otra índole de tráfico recogido y descargado en el territorio de dicha otra Parte Contratante según se requiera razonablemente.

ARTÍCULO 18 – CONSULTAS

1. En un espíritu de cooperación mutua, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán entre sí en cualquier momento a fin de asegurar la implementación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación de este Acuerdo.
2. Sujeto a los artículos 4, 10 y 12, dichas consultas, que podrán ser efectuadas a través de reuniones o por escrito comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recibo de su solicitud, a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.

ARTÍCULO 19 – SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primer lugar de solucionarla mediante negociación.
2. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo mediante negociación, ellas podrán acordar someterla a un mediador o a un grupo para mediación.
3. Si las Partes Contratantes no acuerdan una mediación, o si no se logra una transacción mediante negociación, la disputa, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, será sometida a decisión de un tribunal conformado por tres (3) árbitros, el cual será constituido de la siguiente forma:
 - a) Dentro de los 60 días siguientes al recibo de la solicitud de arbitramento, cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro. Un nacional de un tercer estado, que actuará como Presidente del tribunal, será nominado como tercer árbitro por los dos árbitros ya nombrados dentro de los 60 días siguientes al nombramiento del segundo;
 - b) Si dentro de los plazos arriba especificados no se ha efectuado algún nombramiento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe el nombramiento necesario en un plazo de 30 días. Si el Presidente tiene la misma nacionalidad de alguna de las Partes Contratantes, un vicepresidente más antiguo que no esté descalificado por la misma razón efectuará el nombramiento. En este caso, el árbitro o árbitros nombrados por el Presidente o el Vicepresidente, según el caso, no serán ni nacionales ni residentes permanentes de los estados partes de este Acuerdo.
4. Exceptuando lo que más adelante dispone este Artículo o que de otra forma acuerden las Partes Contratantes, el tribunal determinará el lugar en el que se llevará a cabo el proceso y los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo. El tribunal establecerá su propio procedimiento. Se sostendrá una conferencia para determinar los temas exactos que se someterán a arbitramento a más tardar 30 días después de que el tribunal haya sido plenamente constituido.
5. Exceptuando que las Partes Contratantes hayan convenido otra cosa o que así lo ordene el tribunal, cada una de las Partes Contratantes presentará un memorando dentro de los 45 días siguientes de constituido plenamente el tribunal. El plazo para dar respuestas vencerá a los 60 días. El tribunal efectuará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes o a su propia discreción dentro de los 30 días siguientes al vencimiento del plazo estipulado para respuestas.

6. El tribunal tratará de emitir una decisión escrita dentro de los 30 días siguientes a la terminación de la audiencia, o si no se efectúa la audiencia, 30 días después de que se presenten las respuestas. La decisión será tomada por mayoría de votos.
7. Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 días siguientes al recibo de la decisión del tribunal y dicha clarificación será emitida dentro de los 15 días siguientes a su solicitud.
8. Las Partes Contratantes cumplirán cualquier estipulación, decisión provisional o definitiva tomada por el tribunal.
9. Sujeto a la decisión final del tribunal, las Partes Contratantes asumirán los costos de su árbitro, y por partes iguales, los demás costos del tribunal, incluyendo cualquier gasto incurrido por el Presidente o el Vicepresidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en la implementación de los procedimientos indicados en el párrafo 3(b) de este Artículo.
10. Mientras alguna de las Partes Contratantes incumple una decisión contemplada en el párrafo (8) de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado bajo este Acuerdo a la Parte Contratante que incurrió en incumplimiento.

ARTÍCULO 20 – MODIFICACIONES AL ACUERDO

1. Sujeto a las disposiciones del párrafo (2) de este Artículo, si alguna de las Partes Contratantes desea modificar alguna disposición de este Acuerdo, dicha modificación será efectuada según las disposiciones del Artículo 18 y se efectuará mediante Intercambio de Notas Diplomáticas y entrará en vigor en una fecha que será determinada por las Partes Contratantes, fecha que dependerá de que se de cumplimiento a los procedimientos internos necesarios para la ratificación de cada Parte Contratante.
2. Cualquier modificación efectuada al Anexo de este Acuerdo podrá ser acordada directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. Dichas modificaciones entrarán en vigor a partir de la fecha que ellas hayan acordado.
3. El presente Acuerdo, sujeto a los cambios necesarios, se tendrá por modificado por las disposiciones de cualquier convenio internacional o acuerdo multilateral que obligue a ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 21 – REGISTRO

Este Acuerdo y todas sus modificaciones, que no sean modificaciones al Anexo, serán registrados por las Partes Contratantes ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 22 – TERMINACIÓN

1. Cualquier Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar por escrito, mediante nota diplomática, a la otra Parte Contratante, su decisión de terminar este Acuerdo. Dicha decisión será notificada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En este caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada mediante acuerdo antes de la expiración de este período.
2. En ausencia de un acuse de recibo de una notificación de terminación por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada recibida catorce (14) días después del recibo de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 23 –ENTRADA EN VIGOR

Mientras esté pendiente su entrada en vigor, el presente Acuerdo será aplicable provisionalmente a partir de la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes, en la cual cada parte notifique a la otra que consiente con la aplicación provisional del acuerdo.

El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes, que confirme el cumplimiento de las formalidades internas necesarias para su entrada en vigor.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo por duplicado en los idiomas árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos y cada una de las Partes Contratantes conserva un original en cada idioma para su implementación. En caso de diferencias de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Dado en Brasilia hoy siete (7) de Noviembre del año 2012.



POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA
DE COLOMBIA



POR EL GOBIERNO DE LOS
EMIRATOS ARABES UNIDOS

ANEXO
CUADRO DE RUTAS

Sección 1:

Rutas a ser operadas por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de los Emiratos Árabes Unidos (EAU)

| DESDE | PUNTOS INTERMEDIOS | HACIA | PUNTOS MÁS ALLÁ |
|----------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------|
| Cualquier punto en los EAU | Cualquier punto | Cualquier punto en Colombia | Cualquier punto |

Sección 2:

Rutas a ser operadas por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de Colombia

| DESDE | PUNTOS INTERMEDIOS | HACIA | PUNTOS MÁS ALLÁ |
|-----------------------------|--------------------|------------------------|-----------------|
| Cualquier punto en Colombia | Cualquier punto | Cualquier punto en EAU | Cualquier punto |

Operación de los Servicios Acordados

1. Las Aerolínea(s) Designada(s) de ambas Partes Contratantes podrán, en cualquiera y todos los vuelos y a su decisión, operar en una o ambas direcciones; servir puntos intermedios y más allá en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden; omitir las paradas en cualquier o en todos los puntos intermedios o puntos más allá; terminar sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y/o en cualquier punto más allá de ese territorio; servir puntos dentro del territorio de cada Parte Contratante en cualquier combinación; transferir tráfico de cualquier aeronave utilizada por ellas a otra aeronave en cualquier punto o puntos en la ruta; combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de una aeronave; y usar aeronaves propias o arrendadas.

2. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad por las Aerolíneas Designadas de las Partes Contratantes en los Servicios Acordados será acordado por las Autoridades Aeronáuticas

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY N° 150 DE 2021
SENADO**

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS EN RELACIÓN CON SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS”, SUSCRITO EN BRASILIA, EL 7 DE NOVIEMBRE DE 2012.

**“EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA,
DECRETA”**

ARTÍCULO 1°. Apruébese el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en Relación con Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.

ARTÍCULO 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en Relación con Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

De los honorables Senadores.



JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

C O N T E N I D O

Gaceta número 1178 - Martes 7 de septiembre de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA
NOTAS ACLARATORIAS

| | Págs. |
|---|--------------|
| Nota aclaratoria al informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 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..... | 1 |
| PONENCIAS | |
| Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 150 de 2021 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012. | 12 |



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 707

Bogotá, D. C., viernes, 10 de junio de 2022

EDICIÓN DE 45 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE PLENARIA

Acta número 49 de la sesión ordinaria presencial del día martes 19 de abril de 2022.

La Presidencia de los honorables Senadores *Juan Diego Gómez Jiménez, Maritza Martínez Aristizábal.*

En Bogotá D. C., a los diecinueve (19) días del mes de abril de dos mil veintidós (2022) previa citación, se reunieron en la sala virtual de la plataforma zoom los honorables Senadores, con el fin de sesionar en pleno.

I

Llamado a lista

El Presidente de la Corporación, honorable Senador Juan Diego Gómez Jiménez, indica a la Secretaría llamar a lista, y contestan los siguientes honorables Senadores:

Registro de asistencia Honorables Senadores

| | |
|-----------------------------------|--|
| Agudelo García Ana Paola | Corrales Escobar Alejandro |
| Amín Escaf Miguel | Cristo Bustos Andrés |
| Amín Saleme Fabio Raúl | Díaz Contreras Édgar de Jesús |
| Andrade Serrano Esperanza | Durán Barrera Jaime Enrique |
| Araújo Rumié Fernando Nicolás | Fortich Sánchez Laura Ester |
| Arias Castillo Wilson Neber | Gallo Cubillos Julián |
| Avella Esquivel Aída Yolanda | Galvis Méndez Daira de Jesús |
| Barguil Assís David Alejandro | García Abello Yezid Rafael |
| Barreras Montealegre Roy Leonardo | García Gómez Juan Carlos |
| Bedoya Pulgarín Julián | García Turbay Lidio Arturo |
| Besaile Fayad John Moisés | García Zuccardi Andrés Felipe |
| Blel Scaff Nadya Georgette | Gaviria Vélez José Obdulio |
| Castañeda Gómez Ana María | Gnecco Zuleta José Alfredo |
| Castellanos Emma Claudia | Gómez Amín Mauricio |
| Castillo Suárez Fabián Gerardo | Gómez Jiménez Juan Diego |
| Cepeda Castro Iván | Guerra de la Espriella María del Rosario |
| Cepeda Sarabia Efraín José | Guevara Jorge Eliécer |
| Chagüi Spath Ruby Helena | Guevara Villabón Carlos Eduardo |
| Char Chaljub Arturo | Henríquez Pinedo Honorio Miguel |
| | Holguín Moreno Paola Andrea |
| | Hoyos Giraldo Germán Darío |
| | Jiménez López Carlos Abraham |
| | Lemos Uribe Juan Felipe |
| | Lizarazo Cubillos Aydeé |
| | Lobo Chinchilla Didier |
| | Londoño Ulloa Jorge Eduardo |
| | López Maya Alexander |
| | Lozano Correa Angélica Lisbeth |
| | Macías Tovar Ernesto |
| | Martínez Aristizábal Maritza |

Marulanda Gómez Luis Iván
 Meisel Vergara Carlos Manuel
 Mejía Mejía Carlos Felipe
 Merheg Marún Juan Samy
 Motoa Solarte Carlos Fernando
 Name Cardozo José David
 Name **Vásquez Iván** Leonidas
 Ortega Narváez Temístocles
 Ortiz Nova Sandra Liliana
 Pacheco Cuello Eduardo Emilio
 Palchucan Chingal Manuel Bitervo
 Paredes Aguirre Myriam Alicia
 Pérez Vásquez Nicolás
 Ramírez Cortés Ciro Alejandro
 Ramírez Lobo Sandra Silva
 Rodríguez González John Milton
 Rodríguez Rengifo Roosevelt
 Romero Soto Milla Patricia
 Serpa Moncada Horacio José
 Suárez Vargas John Harold
 Tamayo Tamayo Soledad
 Torres Victoria Pablo Catatumbo
 Trujillo González Carlos Andrés
 Valencia González Santiago
 Valencia Laserna Paloma Susana
 Varón Cotrino Germán
 Velasco Chaves Luis Fernando
 Velasco Ocampo Gabriel Jaime
 Villalba Mosquera Rodrigo
 Zabaraín Guevara Antonio Luis

Zúñiga Iriarte Israel Alberto.

Dejan de asistir con excusa los honorables senadores

Acuña Díaz Laureano Augusto
 Agudelo Zapata Iván Darío
 Barreto Castillo Miguel Ángel
 Benedetti Villaneda Armando
 Bolívar Moreno Gustavo
 Cabal Molina María Fernanda
 Castaño Pérez Mario Alberto
 Castilla Salazar Jesús Alberto
 Diazgranados Torres Luis Eduardo
 García Burgos Nora María
 García Realpe Guillermo
 González Rodríguez Amanda Rocío
 Lara Restrepo Rodrigo
 López Peña José Ritter
 Palacio Mizrahi Édgar Enrique
 Pérez Oyuela José Luis
 Pinto Hernández Miguel Ángel
 Polo Narváez José Aulo
 Robledo Castillo Jorge Enrique
 Sanguino Páez Antonio Eresmid
 Simanca Herrera Victoria Sandino
 Valencia Medina Feliciano
 Tamayo Pérez Jonatan
 Zambrano Erazo Berner León.

Deja de asistir sin excusa el honorable senador:

Petro Urrego Gustavo Francisco
 19. IV. 2022

Bogotá D.C. Abril 19 de 2022

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General Senado de la
 República Ciudad

Cordial saludo:

De conformidad con el artículo 90 de la ley 5ª de 1992, estando dentro del término legal, me permito comunicarle que mi no asistencia a la sesión plenaria programada para el día martes 19 de abril 2022, se debió a problemas de salud los cuales serán certificados oportunamente por el médico tratante. Soporte que se hará llegar para la legalización de la excusa.

Cordialmente



LAUREANO AUGUSTO ACUÑA DÍAZ
 Asistente

18 de abril del 2022

Doctor
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
 PRESIDENTE
 SENADO DE LA REPÚBLICA
 Bogotá, D.C

Apreciado Presidente,

De la manera más amable solicito permiso remunerado por los días 19 y 20 de abril del 2022, de acuerdo al decreto 648 del 2017, artículo 2.2.5.17, lo anterior con el fin de atender asuntos personales en la ciudad de Medellín.

Cordialmente,



IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA
 Senador de la República

Copia: Secretaría General Senado

Dr. Harold Trujillo Bocanegra
 Medicina Crítica - Cuidados Intensivos
 Especialista Neumología y Medicina Interna
 Universidad El Bosque y La Sabana

Paciente: **BARRETO MIGUEL ANGEL** Fecha: 2022 04 18
 Documento de Identidad: 93408504 Día Mes Año

INCAPACIDAD MEDICA POR TRES DIAS DESDE ABRIL 18 AL 20 DE 2022
 IDX INFECCION RESPIRATORIA AGUDA
 BRONQUITIS AGUDA BACTERIANA

Dr. Harold Trujillo Bocanegra
 ESPECIALISTA NEUMOLOGÍA
 Y MEDICINA INTERNA
 C.C. 93.361.459
 R.M. 33-T

Carrera 4D N°32 - 26 ASOTRAUMA * Directo (8) 265 08 88 - CEL. 3102634666
 e-mail: haroldt@gmail.com

Bogotá, D.C Abril 05 de 2022

Doctora
GREGORIO ELJACH
Secretario General
Senado de la República

Ref. EXCUSA

Respetado Doctor.

Por instrucciones del Senador Miguel Angel Barreto Castillo, identificado con cédula de ciudadanía número 93.408.504, me permito presentar excusa por la NO asistencia a la sesión de la Comisión Quinta, programada para el día 19 de Abril de 2022, ya que se encuentra enfermo e incapacitado médicamente.

Luz Andrea Rojas C.

LUZ ANDREA ROJAS C
DESPACHO SENADOR MIGUEL ANGEL BARRETO

Bogotá D.C., 19 de abril de 2022

Doctor
JUAN DIEGO GÓMEZ
Presidente
SENADO DE LA REPÚBLICA
Ciudad

Respetado doctor Gómez:

De la manera más atenta, me permito presentar excusa por inasistencia a la Sesión Plenaria del día de hoy 19 de abril del año en curso. Lo anterior, en razón de un compromiso inaplazable que debo cumplir el día de hoy y mañana en la ciudad de Medellín en la que me reuniré con varias comunidades que solicitaron mi presencia por un caso de desaparición forzada.

Agradezco su comprensión y reitero mi compromiso de asistencia a las siguientes sesiones presenciales para cumplir a cabalidad con los deberes propios de la agenda legislativa

Cordialmente,

Gustavo Bolívar Moreno

Gustavo Bolívar Moreno
Senador de la República

19. abril. 2022

19/4/22, 14:38

Correo de SENADO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA - Excusa Sesión 19 de abril



Secretaría General <secretaria.general@senado.gov.co>

Excusa Sesión 19 de abril.

Armando Alberto Benedetti Villaneda <armando.benedetti@senado.gov.co> 19 de abril de 2022, 14:31
Para: secretaria.general@senado.gov.co

Buen día,

Por medio del presente quisiera excusar al senador Armando Benedetti a la sesión del día de hoy 19 de abril, ya que presenta síntomas de COVID, por lo tanto está a la espera de realizarse la respectiva prueba.

De antemano agradecemos su colaboración.

Cordialmente,

Enviado desde mi iPhone

Por favor considere el medio ambiente antes de imprimir este correo electrónico!

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD.

Este correo y la información contenida o adjunta al mismo es privada y confidencial y va dirigida exclusivamente a su destinatario. El Congreso de la República de Colombia-Senado de la República informa a quien pueda haber recibido este correo por error que contiene información confidencial cuyo uso, copia, reproducción o distribución está expresamente prohibida. Si no es usted el destinatario del mismo y recibe este correo por error, le rogamos lo ponga en conocimiento del emisor y proceda a su eliminación sin copiarlo, imprimirlo o utilizarlo de ningún modo. CONFIDENTIALITY WARNING..

This message and the information contained in or attached to it are private and confidential and intended exclusively for the addressee. The Congress of the Republic of Colombia - Senate of the Republic informs to whom it may receive it in error that it contains privileged information and its use, copy, reproduction or distribution is prohibited. If you are not an intended recipient of this E-mail, please notify the sender, delete it and do not read, act upon, print, disclose, copy, retain or redistribute any portion of this E-mail.

RESOLUCION 139
FECHA (30/03/2022)

"Por medio de la cual la Mesa Directiva del Senado de la República concede un permiso y una licencia no remunerada a un Honorable Senador"

LA MESA DIRECTIVA DEL SENADO DE LA REPUBLICA,

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas en la Ley 5ª de 1992; y,

CONSIDERANDO:

Que la Mesa Directiva del Senado de la República, como órgano de orientación y dirección dentro de sus atribuciones legales y constitucionales, tiene la potestad de tomar las decisiones y medidas pertinentes con el fin de garantizar la eficacia y eficiencia en su labor legislativa y administrativa, en los términos preestablecidos en el artículo 41 de la ley 5 de 1992.

Que el artículo 2.2.5.5.17 del Decreto 648 del 19 de abril de 2017, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario Único del Sector de la Función Pública establece "Permiso remunerado. El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días hábiles cuando medie justa causa. Corresponde al nominador o a su delegado la facultad de autorizar o negar los permisos".

Que acorde con el Decreto 648 de 2017 en su artículo 2.2.5.5.5 ibidem "la licencia ordinaria es aquella que se otorga al empleado por solicitud propia y sin remuneración, hasta por sesenta (60) días hábiles al año, continuos o discontinuos. En caso de justa causa justificada, a juicio del nominador, la licencia podrá prorrogarse hasta por treinta (30) días hábiles más¹ y, para su concesión, deberá elevarse por escrito al nominador y acompañarse de los documentos que la justifiquen, cuando se requiera. Que la misma norma dispone que "Cuando la solicitud de esta licencia no obedezca a razones de fuerza mayor o de caso fortuito, el nominador decidirá sobre la oportunidad de concederla, teniendo en cuenta las necesidades del servicio".

Que, mediante oficio fechado y radicado por correo electrónico en marzo del 2022, la Honorable Senadora **MARÍA FERNANDA CABAL MOLINA**, informa que efectuará salida del país a Estados Unidos, los días 16, 17 y 18 de abril del 2022, usando sus tres días de permiso remunerado, y los días 19, 20, 21, 22 y 23 de licencia no remunerada.

Que en mérito de lo expuesto la Mesa Directiva de la Corporación,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder permiso remunerado para salir del país a la Honorable Senadora **MARÍA FERNANDA CABAL MOLINA**, a partir del 16 al 18 de abril del 2022, lo anterior con el fin de viajar a los Estados Unidos. De conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: Conceder licencia ordinaria no remunerada para salir del país a la Honorable Senadora **MARÍA FERNANDA CABAL MOLINA**, a partir del 19 al 23 de abril del 2022, lo anterior con el fin de viajar a los Estados Unidos, de conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente acto administrativo.

Parágrafo: la presente Resolución no genera ninguna erogación presupuestal con cargo al Senado de la República, por concepto de viáticos, tiquetes aéreos y cualquier otro emolumento de esa naturaleza.

ARTÍCULO TERCERO: La Presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y quedará sin efectos en el evento en que el Honorable Senador de la República mediante escrito manifieste no hacer uso de esta autorización, la cual hará parte integral de este acto administrativo.

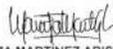
ARTÍCULO CUARTO: Para lo de su competencia expídanse copias de la presente resolución a la Presidencia del Senado, Dirección General Administrativa, Sección de Relatoría, a la Comisión de Acreditación Documental, Oficina de Protocolo, a la Oficina de Recursos Humanos, Registro y Control, Presupuesto, Pagaduría, Sección de Leyes, Subsecretaría General Del Senado, y a la Honorable Senadora.

PARÁGRAFO: La Dependencia correspondiente del Área Administrativa realizará la aplicación estricta de lo dispuesto en este Acto Administrativo, incluyendo liquidación, descuentos, deducciones y afines.

PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá a los...


JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
 Presidente


MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL
 Primer Vicepresidente

IVÁN LEÓNIDAS NAME VÁSQUEZ
 Segundo Vicepresidente


GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

Bogotá D.C., marzo de 2022

MFCM-010-2022

Doctores

JUAN DIEGO GÓMEZ
 Presidente
 Congreso de Colombia
presidencia@senado.gov.co
 Edificio Nuevo del Congreso
 Bogotá D. C.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General
 Senado de Colombia
secretaria.general@senado.gov.co

Asunto: Informe salida del país.

Respetados doctores, cordial saludo,

Por medio de la presente me permito informar que efectuaré salida del país a Estados Unidos de Norte América los días sábado 16, domingo 17 y lunes 18 de abril, haciendo uso de los tres días de permiso remunerado a los que tengo derecho; y los días martes 19, miércoles 20, jueves 21, viernes 22 y sábado 23 en licencia ordinaria.

Atentamente,


MARIA FERNANDA CABAL MOLINA
 Senadora de la República de Colombia



DR. JHANNYER RICARDO LOZANO ALONSO
 MEDICINA GENERAL Y CONTROL DE ENFERMEDADES CRÓNICAS
 RM 1116798314

CONSTANCIA DE ATENCIÓN MÉDICA

A QUIEN LE PUEDA INTERESAR.

El Señor Mario Alberto Castaño Pérez con cédula de ciudadanía 75.067.786 asistió los días 5, 6 y 19 de abril del 2022 para el manejo y control de hipertensión, diabetes y control post cirugía bariátrica en la ciudad de Pereira.

Certifica: 
 Médico General
 Reg. 1.116.798.314

DR. JANNYER RICARDO LOZANO ALONSO CEL. 314 811 14 55
 CORREO. RICARDO2A@HOTMAIL.COM

Bogotá, 19 de abril de 2022.

Doctor
 Gregorio Eljach
 Secretario General del Senado de la República

Asunto: Excusa por inasistencia presencial a sesión del 19 de abril de 2022.

Respetado secretario,

Por medio de la presente me excuso por mi inasistencia presencial a la sesión del día 19 de abril, toda vez que no había disponibilidad en el único vuelo del domingo y la carretera, para desplazarme vía terrestre, no se encuentra habilitada en el momento.

Agradeciendo su amable atención.

Cordialmente,


JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR
 Senador de la República

RESOLUCION 148
FECHA (11/04/2022)

"Por medio de la cual la Mesa Directiva del Senado de la República concede un permiso a un Honorable Senador"

LA MESA DIRECTIVA DEL SENADO DE LA REPUBLICA,

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas en la Ley 5ª de 1992; y,

CONSIDERANDO:

Que la Mesa Directiva del Senado de la República, como órgano de orientación y dirección dentro de sus atribuciones legales y constitucionales, tiene la potestad de tomar las decisiones y medidas pertinentes con el fin de garantizar la eficacia y eficiencia en su labor legislativa y administrativa, en los términos preestablecidos en el artículo 41 de la ley 5 de 1992.

Que el artículo 2.2.5.5.17 del Decreto 648 del 19 de abril de 2017, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario Único del Sector de la Función Pública establece "Permiso remunerado. El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días hábiles cuando medie justa causa. Corresponde al nominador o a su delegado la facultad de autorizar o negar los permisos".

Que mediante oficio fechado y radicado por correo electrónico el día 7 de abril del 2022, el Honorable Senador LUIS EDUARDO DIAZ GRANADOS TORRES, solicita permiso para ausentarse del país, durante los días 19 y 20 de abril del 2022, lo anterior con el fin de salir del país hacia la República de Italia y atender asuntos personales.

Que en mérito de lo expuesto la Mesa Directiva de la Corporación,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder permiso remunerado al Honorable Senador **LUIS EDUARDO DIAZ GRANADOS TORRES**, lo anterior con el fin de salir del país y atender asuntos de carácter personal en la República de Italia, a partir del 19 al 20 de abril del 2022. De conformidad con lo expuesto en la parte considerativa del presente acto administrativo.

Parágrafo: la presente Resolución no genera ninguna erogación presupuestal con cargo al Senado de la República, por concepto de viáticos, tiquetes aéreos y cualquier otro emolumento de esa naturaleza.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y quedará sin efectos en el evento en que el Honorable Senador de la República mediante

escrito manifieste no hacer uso de esta autorización, la cual hará parte integral de este acto administrativo.

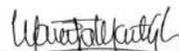
ARTÍCULO TERCERO: Para lo de su competencia expídanse copias de la presente resolución a la Presidencia del Senado, Dirección General Administrativa, Sección de Relatoría, a la Comisión de Acreditación Documental, Oficina de Protocolo, a la Oficina de Recursos Humanos, Registro y Control, Presupuesto, Pagaduría, Sección de Leyes, Subsecretaría General Del Senado, y al Honorable Senador.

PARÁGRAFO: La Dependencia correspondiente del Área Administrativa realizará la aplicación estricta de lo dispuesto en este Acto Administrativo, incluyendo liquidación, descuentos, deducciones y afines

PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá a los...


JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente


MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL
Primer Vicepresidente


GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

Bogotá, DC 07 de abril de 2022

Doctor:
JUAN DIEGO GOMEZ
Honorable Presidente
Senado de la Republica
Ciudad. -

Ref.: Solicitud de permiso los días 19 y 20 de abril de 2022.

Respetado Señor Presidente:

Por medio del presente me permito presentar ante su despacho y por su conducto a la mesa directiva del honorable Senado de la Republica, solicitud de permiso para ausentarme de mis labores legislativas durante los días 19 y 20 de abril de 2022 ya que debo salir del país hacia la Republica de Italiana para atender diligencias personales indelegables y se requiere mi presencia.

En espera de su amable atención y tramite a esta solicitud.

Atentamente,


Luis Eduardo Diaz Granados Torres
Senador de la República

Proyecto: Oscar Iván Pérez Jiménez – Asesor Unidad de Trabajo Legislativo del HS.

Firma electrónica válida por Ley 527 de 1999 y Decreto 2884 de 2012.

NORA MARÍA GARCÍA BURGOS
Senadora de la República

Oficio No. HSG-005 -2022

Bogotá, D.C, abril 19 de 2022

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
E. S. D.

Respetado Secretario

De manera atenta, me permito presentar excusas por no poder asistir a la sesión de la plenaria programada para el día de hoy 19 de abril de 2022.

Lo anterior se debe a que me encuentro en la ciudad de Montería donde se lleva a cabo la ceremonia familiar litúrgica con motivo del entierro de las cenizas de mi madre quien falleció el 5 abril de 2022.

Cordialmente,


NORA GARCÍA BURGOS
Senadora de la República

Bogotá D.C., 19 de abril del 2022

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
E. S. D.

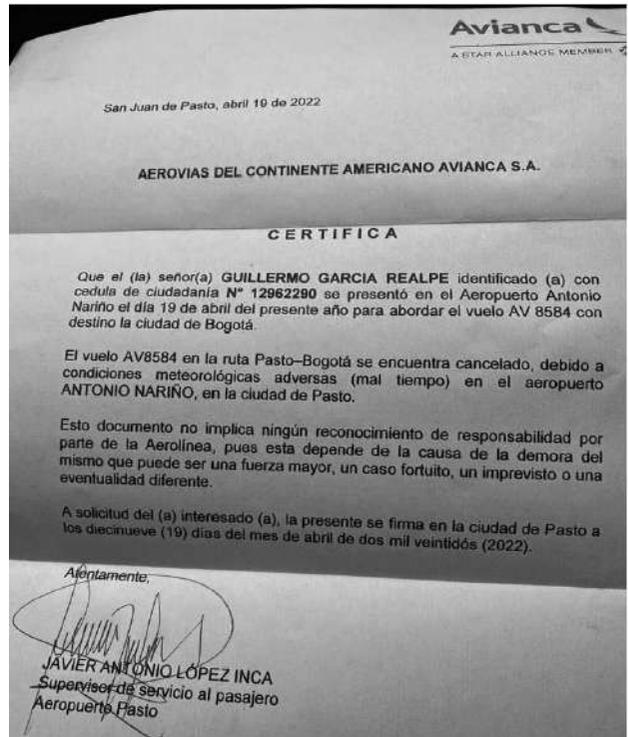
REF: Excusa formal por inasistencia a la sesión plenaria del día 19 de abril del 2022.

Cordial saludo, a través del presente me permito presentar excusa formal a la sesión plenaria del martes 19 de abril del presente año ante su despacho y a la Mesa Directiva de esta corporación. Lo anterior, dado que no me fue posible viajar a la ciudad de Bogotá para asistir a las sesiones programadas para el presente día, ya que por fuerza mayor y condiciones de tiempo el aeropuerto Antonio Nariño está cerrado. De ello adjunto constancia por parte de la aerolínea de la cancelación del vuelo que me disponía a abordar en horas de la mañana y que fue pospuesto para mañana miércoles 20 de abril.

Anexo constancia por parte de la aerolínea.

Agradeciendo su atención.


GUILLERMO GARCÍA REALPE
SENADOR DE LA REPÚBLICA



Bogotá D.C., 19 de abril de 2022

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Respetada Doctor:

Con un cordial saludo me dirijo a usted para solicitarle se excuse de asistir a la Plenarias programadas para esta semana a la Senadora Amanda Rocío González por cuanto se encuentra incapacitada.

Cordialmente,


Mariela Guzmán Osorio
Asesora Senatorial

Anexo: Incapacidad



HOROSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA
 Calle 15 N° 07-95 Manzana L - Vía Marginal de la Selva
 Yopal - Casanare
 Teléfono: (8) 634 4650 - Call Center: (8) 634 4699

INCAPACIDAD MÉDICA
N°137960

Fecha Impreso : martes, 19 abril 2022 13:08

INFORMACIÓN GENERAL

Médico que elaboró: MGCHS EDUARDO FERNANDO CHAPARRO SANCHEZ
 Información Paciente: AMANDA ROCIO GONZALEZ RODRIGUEZ
 Tipo Documento: Cédula Ciudadanía Número: 52425830 Edad: Años 1 2 Meses 1 7 Días F. Nacimiento: 12/02/1978
 Entidad del Ingreso: EPS005 ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S. Contrato: EPS-01 - ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO
 EPS: EPS005 ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.

DETALLE DE LA CONSTANCIA
 INCAPACIDAD MEDICA POR 3 DIAS

DIAGNOSTICO: MIGRAÑA CON AURA (MIGRAÑA CLÁSICA)

TIPO RIESGO INGRESO: Atención_Inicial_de_Urgencias

Cantidad Días: 3 Fecha Inicial: 19/04/2022

TIPO DE INCAPACIDAD: Enfermedad General

Fecha Final: 21/04/2022

[Firma]

Médico: CHAPARRO SANCHEZ EDUARDO FERNANDO
 Documento: 1015415037
 Registro: 1015415037
 Especialidad: MEDICINA GENERAL

Usuario: EFOCS

LICENCIADO A: [HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA E.S.E.] NIT (8918550295)

"La historia clínica no lleva la firma y sello teniendo en cuenta el artículo 18 de la resolución 1995, Julio 08 de 1999"

HOROSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA
 Calle 15 N° 07-95 Manzana L - Vía Marginal de la Selva
 Yopal - Casanare
 Teléfono: (8) 634 4650 - Call Center: (8) 634 4699

EVOLUCION MEDICA

N° Ingreso: Fecha Ingreso: No Documento
 1919328 19/04/2022 13:30 52425830
 Paciente: AMANDA ROCIO GONZALEZ RODRIGUEZ
 Servicio: URGENCIAS OBSERVACION ADULTO

Fecha Nacimiento: 12/02/1978 Edad: 44 Años \ 2 Meses \ 7 Días Sexo: Femenino Estado Civil: Soltero
 Municipio: YOPAL Barrio o Vereda: La Corocora Dirección: CARRERA 8 15 53 Teléfono: 3165388425-315399114

Entidad: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S
 Plan Beneficios: EPS-01 - ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-Nivel - Extrato: RANGO C (Mayor a 5 M.S.M.L.V.)
 URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

FOLIO N° 9 Fecha: 19/04/2022 13:55 Página: 2
 Realizado por: EDUARDO FERNANDO CHAPARRO SANCHEZ MEDICINA GENERAL TP: 1015415037

INDICACION DE SALIDA
DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS

- Derecho a la atención por urgencias sin barreras administrativas a población gestante.
- Derecho a recibir atención integral a través de servicios con cobertura suficiente, accesible y de calidad.
- Derecho al acompañamiento a las gestantes de alto riesgo.
- Derecho a recibir un buen trato, evitando faenas o expresiones que afecten la dignidad de la mujer y la consensar por su embarazo.
- Derecho a solicitar la interrupción voluntaria del embarazo (IVE) en los casos contemplados por la ley en la sentencia C105 en la cual debe ser realizado de forma integral y segura.
- Derecho a acceder a métodos anticonceptivos que se adapten a las necesidades y deseos.
- Derecho a Dar su consentimiento informado para los exámenes médico-legales en los casos de violencia sexual.
- Derecho a escoger el sexo del profesional para la prestación de los exámenes efectuados por el sensor.
- Derecho al respeto de la intimidad y privacidad del usuario y reserva de la historia clínica.
- Derecho recibir tratamiento contra intromisión de tratamiento sexual aducidos con opacidad del abuso.
- Atención inmediata en cumplimiento del principio de prevalencia de sus derechos, calificando y atendiendo los casos de violencia de género y/o sexual como de urgencia médica.
- Derecho a la reclusión de manera oportuna y adecuada de los eventuales, siguiendo las normas de la Cadena de Custodia.
- Derecho a Dar aviso inmediato a la policía judicial y al ICBP.
- Derecho a recibir la atención en emergencia en casos de violencia sexual.

Usuario: EFOCS

LICENCIADO A: [HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA E.S.E.] NIT (8918550295)

Módulo reporte : HCR3ReporteOBien

Fecha Impresión: martes, 19 de abril de 2022 13:55

HOROSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA
 Calle 15 N° 07-95 Manzana L - Vía Marginal de la Selva
 Yopal - Casanare
 Teléfono: (8) 634 4650 - Call Center: (8) 634 4699

INGRESO DE URGENCIAS

N° Ingreso: Fecha Ingreso: No Documento
 1919328 19/04/2022 13:30 52425830
 Paciente: AMANDA ROCIO GONZALEZ RODRIGUEZ
 Servicio: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

Fecha Nacimiento: 12/02/1978 Edad en el folio: 44 Años \ 2 Meses \ 5 Días Sexo: Femenino Estado Civil: Soltero
 Municipio: YOPAL Barrio o Vereda: La Corocora Dirección: CARRERA 8 15 53 Teléfono: 3165388425

Entidad Ingreso: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S. Contrato Ingreso: EPS-01 - ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

Entidad Paciente: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S. Contrato Paciente: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

Regimen: Contributivo

FOLIO N° 8 Fecha: 19/04/2022 13:50 Página: 1/2
 Realizado por: EDUARDO FERNANDO CHAPARRO SANCHEZ MEDICINA GENERAL TP: 1015415037

MOTIVO DE CONSULTA
 "DOLOR DE CABEZA INTENSO, VOMITO, VUE LUCES, ME MOLESTA LA LUZ"
 (El paciente viene Remitido): No

ENFERMEDAD ACTUAL:
 PACIENTE DE 44 AÑOS DE EDAD CON CUADRO CLINICO DE 1 DIA DE EVOLUCION CONSISTENTE EN CEFALGIA FRONTAL DE INTENSIDAD 9/10 EVAO, ASOCIADO A CERVICALGIA, FOTOFOBIA, EMESIS, NO PICOS FIEBRILES, NO SINTOMAS RESPIRATORIOS, NO OTROS SINTOMAS.

REVISIÓN POR SISTEMAS:
 NEGATIVA

ANTECEDENTES
 PATOLÓGICOS: NEGATIVA
 QUIRÚRGICOS: RECCIÓN DE ADENOMEGALIA CERVICAL
 HOSPITALARIOS: NEGATIVA
 FARMACOLÓGICOS: NEGATIVA
 ALERGIAS: NEGATIVA
 TOXICOS: NEGATIVA
 TRAUMAS: NEGATIVA
 FAMILIARES: NEGATIVA

EXAMEN FÍSICO
 FC: 78 x min FRR: 18 x min TA: 138 / 89 mm Hg TEMP: 36,8 °C PESO: 63,00 Kg TALLA: 168,00 cms
 IMC: 22,32 Categoría: PESO NORMAL

PACIENTE INGRESA POR SUS PROPIOS MEDIOS DEAMBULANDO, CON FASCIES ALGICAS, EN REGULAR ESTADO GENERAL, CONCIENTE, ALERTA, SIN SIGNOS DE DIFICULTAD RESPIRATORIA, HIDRATADO, AFBIBIL AL TACTO
 TORAX: NORMOCONFORMADO, SIMETRICO, RUIDOS CARDIACOS RÍTMICOS, SIN SOPLOS, RUIDOS RESPIRATORIOS BIEN VENTILADOS, SIN SOBREGRAGADOS, NO TRAJES
 ABDOMEN: RUIDOS INTESTINALES ++, BLANDO, DEPRESIBLE, NO DOLOROSO A LA PALPACION, SIN SIGNOS DE IRRITACION PERITONEAL EVIDENTE, NO MASAS, NI MEGALIAS
 EXTREMIIDADES: NO EDEMAS EN MIEMBROS INFERIORES
 NEUROLÓGICO: NO DEFICIT NEUROLÓGICO APARENTE, GLASSGOW 15/15
 PIEL: NORMAL

DIAGNOSTICOS:
 MIGRAÑA CON AURA G43.1

ANÁLISIS Y PLAN:
 PACIENTE CON CUADRO DE MIGRAÑA CON AURA DE DIFÍCIL MANEJO, EN EL MOMENTO CON DOLOR SEVERO, ACOMPAÑADO CON SINTOMAS PRODRÓMICOS, NO SIGNOS DE BANDERA ROJA, SE DECIDE MANEJO ANALGÉSICO ENDOVENOSO, SE EXPLICA A PACIENTE QUEBEN REFIERE ENTENDER Y ACEPTAR.

ORDENES MÉDICAS
 OBSERVACION
 NVO
 L RENSER BOLO DE 1000 CC/H
 DIPIRONA 2 GR IV AHORA
 LICENCIADO A: [HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA E.S.E.] NIT (8918550295)

"La historia clínica no lleva la firma y sello teniendo en cuenta el artículo 18 de la resolución 1995, Julio 08 de 1999"

Usuario: EFOCS

Fecha Impresión: martes, 19 de abril de 2022 13:56

HOROSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA
 Calle 15 N° 07-95 Manzana L - Vía Marginal de la Selva
 Yopal - Casanare
 Teléfono: (8) 634 4650 - Call Center: (8) 634 4699

INGRESO DE URGENCIAS

N° Ingreso: Fecha Ingreso: No Documento
 1919328 19/04/2022 13:30 52425830
 Paciente: AMANDA ROCIO GONZALEZ RODRIGUEZ
 Servicio: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

Fecha Nacimiento: 12/02/1978 Edad en el folio: 44 Años \ 2 Meses \ 5 Días Sexo: Femenino Estado Civil: Soltero
 Municipio: YOPAL Barrio o Vereda: La Corocora Dirección: CARRERA 8 15 53 Teléfono: 3165388425

Entidad Ingreso: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S. Contrato Ingreso: EPS-01 - ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

Entidad Paciente: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S. Contrato Paciente: ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S.-URGENCIAS-CONTRIBUTIVO

Regimen: Contributivo

FOLIO N° 8 Fecha: 19/04/2022 13:50 Página: 2/2
 Realizado por: EDUARDO FERNANDO CHAPARRO SANCHEZ MEDICINA GENERAL TP: 1015415037

INFORMACION DE VACUNACIÓN
 ¿Paciente Vacunado?: Si Vacuna: Pfizer No Dosis: 3 Refuerzo: Pfizer Fecha ult. dosis:

TAMIZAJE NUTRICIONAL DEL ADULTO (FERGUSON)
 1. ¿Ha perdido peso de manera involuntaria recientemente? No estoy seguro No estoy seguro No estoy seguro 2. Si ha perdido peso, ¿cuántos kilogramos? 3. ¿Ha cambiado menos de lo normal a causa de disminución del apetito? No
 Riesgo Medio. Valoración por nutrición de 48 - 72 horas e inicio de suplementación nutricional si lo requiere

Usuario: EFOCS

LICENCIADO A: [HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA E.S.E.] NIT (8918550295)

"La historia clínica no lleva la firma y sello teniendo en cuenta el artículo 18 de la resolución 1995, Julio 08 de 1999"

Usuario: EFOCS

Fecha Impresión: martes, 19 de abril de 2022 13:56



HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA
NIT 8918550295
Calle 15 N° 07-95 Manzana L - Vía Marginal de la Selva
Yopal - Casanare
Teléfono: (8) 634 4650 - Call Center: (8) 634 4699

| EVOLUCION MEDICA | | |
|------------------|---------------------------------|--------------|
| N° Ingreso: | Fecha Ingreso: | No Documento |
| 1919328 | 19/04/2022 13:36 | 52425830 |
| Paciente: | GONZALEZ RODRIGUEZ AMANDA ROCIO | |
| Servicio: | | |
| Camal: | | |

Edad en el folio: **44 Años \ 2 Meses \ 5 Dias**

| | | | |
|-------------------|--|------------------|---|
| Entidad Ingreso: | ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S | Centro Ingreso: | EPS-01 - ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S -URGENCIAS-CONTRIBUTIVO |
| Entidad Paciente: | ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S | Centro Paciente: | ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S -URGENCIAS-CONTRIBUTIVO |
| Regimen: | Contributivo | | |

FOLIO N° 9 Fecha: 19/04/2022 13:35 Pagina 1/2
Realizado por: EDUARDO FERNANDO CHAPARRO SANCHEZ MEDICINA GENERAL TP: 1015415037

EVOLUCION:
-DIAGNOSTICOS:
MIGRAÑA CON AURA RESUELTA

-SUBJETIVO:
REFIERE MEMORIA DE SINTOMAS, EN EL MOMENTO CLINICAMENTE ESTABLE, DURESIS Y DEPOSICIONES POSITIVAS.

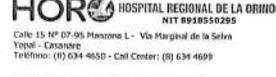
-OBJETIVO:
PACIENTE INGRESA POR SUS PROPIOS MEDIOS DEAMBULANDO, BUENAS ESTADO GENERAL, CONCIENTE, ALERTA, SIN SIGNOS DE DIFICULTAD RESPIRATORIA, HIGRATADO, AFERIL AL TACTO CABELLO Y CUELLO
NORMOCONFIGURADO, MUCOSA ORAL HUMEDA
TÓRAX
NORMOCONFIGURADO, SIMETRICO, RUIDOS CARDIACOS RÍTMICOS, SIN SOPLOS, RUIDOS RESPIRATORIOS BIEN VENTILADOS, SIN SOBREGREGADOS, NO TIRAJES ABDOMEN
RUIDOS INTESTINALES +, BLANCO, DEPRESIBLE, NO DOLOROSO A LA PALPACION, SIN SIGNOS DE IRRITACION PERITONEAL EVIDENTE, NO MASAS, NI REGUJAS
EXTREMIDADES
NO EDEMAS EN MIEMBROS INFERIORES
NEUROLÓGICO
NO DEFICIT NEUROLÓGICO APARENTE, GLASGOW 15/15
P.E.L.
NORMAL

ANÁLISIS:
PACIENTE EN MEJORES CONDICIONES GENERALES, NO SINTOMAS NEUROLÓGICOS, NO EMESIS, NO OTROS SINTOMAS, SE DECIDE MANEJO AMBULATORIO, ANALGÉSICOS ORALES, INCAPACIDAD POR 3 DÍAS, SE DAN SIGNOS DE ALARMA Y RECOMENDACIONES GENERALES, SE EXPLICA PACIENTE QUIEN REFIERE ENTENDER Y ACEPTAR.

ORDENES MÉDICAS:
EGRESO
ANALGÉSICOS ORALES
SIGNOS DE ALARMA
INCAPACIDAD MÉDICA POR 3 DÍAS

TIPO DE DIETA: NORMAL

DIAGNOSTICOS:
LICENCIADO A: [HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA E.S.E.] NIT [8918550295]
"La historia clínica no lleva la firma y sello teniendo en cuenta el artículo 18 de la resolución 1995, Julio 08 de 1999"
Usuario: EFOHS Fecha Impresión: martes, 19 de abril de 2022 13:56



HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA
NIT 8918550295
Calle 15 N° 07-95 Manzana L - Vía Marginal de la Selva
Yopal - Casanare
Teléfono: (8) 634 4650 - Call Center: (8) 634 4699

| EVOLUCION MEDICA | | |
|------------------|---------------------------------|--------------|
| N° Ingreso: | Fecha Ingreso: | No Documento |
| 1919328 | 19/04/2022 13:36 | 52425830 |
| Paciente: | GONZALEZ RODRIGUEZ AMANDA ROCIO | |
| Servicio: | | |
| Camal: | | |

Edad en el folio: **44 Años \ 2 Meses \ 5 Dias**

| | | | |
|-------------------|--|------------------|---|
| Entidad Ingreso: | ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S | Centro Ingreso: | EPS-01 - ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S -URGENCIAS-CONTRIBUTIVO |
| Entidad Paciente: | ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S | Centro Paciente: | ENTIDAD PROMOTORA DE SALUD SANITAS S.A.S -URGENCIAS-CONTRIBUTIVO |
| Regimen: | Contributivo | | |

FOLIO N° 9 Fecha: 19/04/2022 13:55 Pagina 2/2
Realizado por: EDUARDO FERNANDO CHAPARRO SANCHEZ MEDICINA GENERAL TP: 1015415037

G431 MIGRAÑA CON AURA [MIGRAÑA CLÁSICA] MIGRAÑA CON AURA

LICENCIADO A: [HOSPITAL REGIONAL DE LA ORINOQUIA E.S.E.] NIT [8918550295]
"La historia clínica no lleva la firma y sello teniendo en cuenta el artículo 18 de la resolución 1995, Julio 08 de 1999"
Usuario: EFOHS Fecha Impresión: martes, 19 de abril de 2022 13:56



REPÚBLICA DE COLOMBIA

SENADO DE LA REPÚBLICA

PRIVADO

RODRIGO LARA RESTREPO

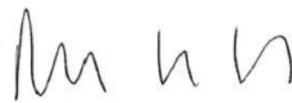
19 de abril de 2022

DR. JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente del Senado de la República
Ciudad.

Respetado Presidente:

Por medio de la presente me permito solicitar permiso para ausentarme de la sesión Plenaria del día de hoy para atender asuntos personales que exigen de mi presencia de manera ineludible e inaplazable.

Cordialmente,



RODRIGO LARA RESTREPO
Senador de la República

CC/ Dr. Gregorio Eljach Pacheco, Secretario General del Senado de la República

Bogotá D.C., 19 de abril de 2022

Doctor
JUAN DIEGO GÓMEZ
Presidente
Senado de la República

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República

Asunto: Excusa médica.

Respetada Mesa Directiva, reciban un cordial saludo:

De conformidad con el asunto y por instrucciones del HS López, me dirijo a usted de la manera más atenta para radicar la excusa médica expedida por el médico tratante del HS Ritter López en donde se indica incapacidad por tres días.

Por lo anterior, el Dr. López no podrá asistir a las sesiones plenarias del martes 19 y miércoles 20 de abril de los corrientes.

Agradezco su atención.

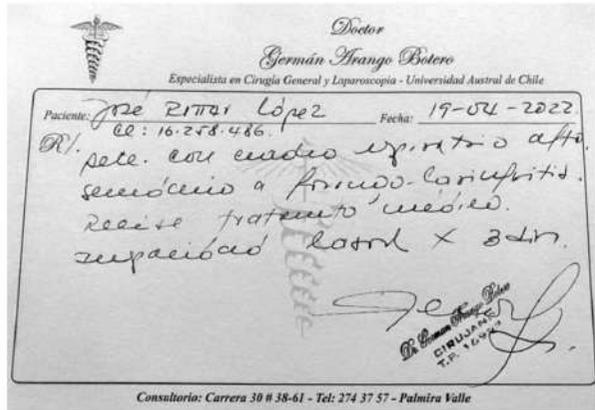
Atentamente



ANGELA NATALIA URIBE MORA
Asesora HS Ritter López



Ritter López
Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Oficina 531B
Teléfono: 3825382



Efraín Suárez Arrieta M.D. MPH
Médico Cirujano
Especialista Gerencia en Salud
Magister en Salud Pública
19/04/22
Edgar Peláez M. Zuluaga

Pcte misadria, que presenta cuadro de dolor flanco izquierdo, que a modo de fms renal y testis. Culo imbricada, con antecedente de litiasis renal, acompañada de hematuria, por lo que se le diagnostica litiasis renal, y se exhibe conducto analgesia más reposo; hospital x 72 hrs y otros: evolución

27/11/22

Bogotá D.C., 19 de abril de 2022.

Honorable Senador
JUAN DIEGO GOMEZ JIMENEZ
Presidente
HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA
Ciudad

Asunto: Excusa por temas operaciones aeropuerto El Dorado - Bogotá

Respetado Señor Presidente:

A través de la presente me permito presentar excusa por la ausencia a la plenaria programada para el día de hoy 19 de abril de 2022, debido a la cancelación de la aerolínea AVIANCA, de vuelos en la ruta Cali - Bogotá programados para el día de hoy por motivos operacionales.

Para lo anterior adjunto certificación de la aerolínea AVIANCA.

Cordialmente,

JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

REEMISION CAMBIOS OPERACIONALES BOOKING REF: 2MPTL9
AVIANCA SOLUTIONS DATE: 19 APRIL 2022
SAN SALVADOR PEREZ OYUELA/JOSE LUIS
COLOMBIA
TELEPHONE: TBA
FAX: TBA
WEBSITE: www.avianca.com

FLIGHT AV 8466 - AVIANCA WED 20 APRIL 2022

DEPARTURE: CALI, CO (ALFONSO B ARAGON INTL) 20 APR 07:13
ARRIVAL: BOGOTA, CO (EL DORADO INTL), TERMINAL 1 20 APR 08:14

FLIGHT BOOKING REF: TA/2MPTL9
RESERVATION CONFIRMED, ECONOMY (Y) DURATION: 01:01

FREQUENT TRAVELLER: AV-AV00166973505 FOR PEREZ OYUELA/JOSE LUIS
MEAL: NO MEAL SERVICE

NON STOP CALI TO BOGOTA
AIRCRAFT OWNER: AVIANCA, AV
COCKPIT CREW: AVIANCA, AV
CABIN CREW: AVIANCA, AV
EQUIPMENT: AIRBUS A320

MISCELLANEOUS WED 01 MARCH 2023

DEPARTURE: BOGOTA (BOG) 01 MAR

CONFIRMED

FLIGHT TICKET(S)
TICKET: AV/ETKT 134 6999520930 FOR PEREZ OYUELA/JOSE LUIS

GENERAL INFORMATION
AV9228 CANCELADO CALI-BOG 19APR SE REACC 20APR 713 AM

Bogotá, D.C., 19 de abril de 2022

Señores Mesa Directiva - Senado de la República
Doctor Juan Diego Gómez Jiménez
Presidente Honorable Senado de la República
Ciudad. -

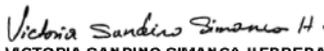
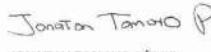
REF: solicitud permiso

Con mi cordial saludo, me permito solicitar permiso para no asistir a la sesión del día de hoy 19 de abril del 2022, con el fin de atender calamidad de índole familiar.

Atentamente,

Cordialmente,

Miguel Ángel Pinto Hernández
Senador de la República

| | |
|---|---|
| <p>Bogotá D. C., 04 de mayo del 2022</p> <p>Secretario General del Senado Gregorio Eljach Senado de la República Ciudad.</p> <p>Cordial Saludo.</p> <p>Por medio de la presente certifico que el Senador Jorge Enrique Robledo Castillo, no asistió a la plenaria del Senado de la República del pasado 19 de abril del 2022, puesto que se encontraba en reunión con las directivas de nuestro Partido.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>Gustavo R. Triana Suarez Secretario General Partido DIGNIDAD.</p> | <p style="text-align: center;">Senadora Victoria Sandino Simanca Herrera</p> <p>HSVSSH-CI 00297 - 22 Bogotá D.C. 18 de abril de 2022.</p> <p>PARA: JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Senado de la República</p> <p>COPIA: GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Senado de la República</p> <p>DE: VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA Senadora de la República</p> <p>Asunto: Excusa.</p> <p>Respetados Doctores, reciban un cordial saludo.</p> <p>En la siguiente me permito amablemente presentarles mi excusa a la sesión plenaria del día de mañana 19 de abril, dado que fui convocada a un taller regional en Ibagué para uno de los casos de la JEP en el cual presentaré versión voluntaria.</p> <p>Agradezco la atención prestada.</p> <p>Atentamente,</p> <p style="text-align: center;"> VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA Senadora de la República.</p> |
| <p>OSGoyo</p> <p style="text-align: right;">Guachucal (Nariño), abril 19 de 2022</p> <p>Señor Gregorio Eljach Pacheco Secretario Senado de la República</p> <p style="text-align: center;">Asunto. Excusa asistencia sesión Plenaria del Senado de la República del martes 19 de abril de 2022.</p> <p>Con el debido respeto, presento excusa por inasistencia a la sesión Plenaria del Senado convocada para el martes 19 de abril de 2022, porque me encuentro en el municipio de Guachucal, departamento de Nariño, en la Cumbre del Movimiento Indígena Colombiano convocada para los días 18, 19, 20 y 21 de abril de 2022 en el Resguardo indígena de Guachucal del Pueblo de Los Pastos.</p> <p>Agradezco toda la colaboración que nos está prestando y deseándole muchos éxitos en la labor que está desempeñando.</p> <p>Con gran aprecio y hermandad.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>FELICIANO VALENCIA MEDINA Senador Circunscripción Especial Indígena Movimiento Alternativo Indígena y Social - MAIS</p> | <p>Bogotá 10 de abril de 2022</p> <p>DOCTOR GREGORIO ELJACH SECRETARIO GENERAL SENADOR JUAN DIEGO GOMEZ JIMENEZ PRESIDENTE SENADO DE LA REPUBLICA</p> <p>Asunto: Solicitud autorización salida del país y excusa</p> <p>Cordial saludo:</p> <p>Por medio del presente documento agradezco a su señoría, se me tramite la autorización para salir del país a partir del día 18 de abril hasta el día 22 de abril de 2022 para dirigirme a la ciudad de Miami en Estados Unidos con el fin de atender urgentemente asuntos familiares.</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: center;"> JONATAN TAMAYO PÉREZ CC. 1.839.450.110 de Sabaneta, Antioquia SENADOR DE LA REPUBLICA</p> |

RESOLUCION 155
FECHA (18/04/2022)

"Por medio de la cual la Mesa Directiva del Senado de la República autoriza un desplazamiento a un Honorable Senador"

LA MESA DIRECTIVA DEL SENADO DE LA REPUBLICA,

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas en la Ley 5ª de 1992; y,

CONSIDERANDO:

Que la Mesa Directiva del Senado de la República, como órgano de orientación y dirección dentro de sus atribuciones legales y constitucionales, tiene la potestad de tomar las decisiones y medidas pertinentes con el fin de garantizar la eficacia y eficiencia en su labor legislativa y administrativa, en los términos preestablecidos en el artículo 41 de la ley 5 de 1992.

Que mediante oficio fechado y radicado por correo electrónico el día 10 de abril del 2022, el Honorable Senador **JONATAN TAMAYO PEREZ**, solicita autorización para salir del país del 18 al 22 de abril del 2022, lo anterior con el fin de viajar a Estados Unidos y atender asuntos familiares de carácter urgente.

Que en mérito de lo expuesto la Mesa Directiva de la Corporación,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder Autorización para salir del país entre el 18 y el 22 de abril del 2022 al Honorable Senador **JONATAN TAMAYO PEREZ**, lo anterior con el fin de atender asuntos familiares en los Estados Unidos. De acuerdo con la parte considerativa del presente acto administrativo.

Parágrafo: la presente Resolución no genera ninguna erogación presupuestal con cargo al Senado de la República, por concepto de viáticos, boletines aéreos y cualquier otro emolumento de esa naturaleza.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición, y quedará sin efectos en el evento en que el Honorable Senador de la República mediante escrito manifieste no hacer uso de esta autorización, la cual hará parte integral de este acto administrativo.

ARTICULO TERCERO: Para lo de su competencia expídanse copias de la presente resolución a la Presidencia del Senado, Dirección General Administrativa, Sección de Relatoría, a la Comisión de Acreditación Documental, Oficina de Protocolo, a la Oficina de

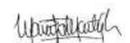
Recursos Humanos, Registro y Control, Presupuesto, Pagaduría, Sección de Leyes, Subsecretaría General Del Senado, y al Honorable Senador.

PARÁGRAFO: La Dependencia correspondiente del Área Administrativa realizará la aplicación estricta de lo dispuesto en este Acto Administrativo, incluyendo liquidación, descuentos, deducciones y afines

PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá a los...


JUAN DIEGO GOMEZ JIMÉNEZ
 Presidente


MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL
 Primer Vicepresidente


GREORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

Bogotá D.C., 19 de abril de 2022

Doctor
GREORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General
 Senado de la República
 Ciudad

Respetado Doctor:

Por este medio me permito presentar excusas por la no asistencia a la sesión de Plenaria del día de hoy martes 19 de abril, lo anterior se encuentra cerrado el aeropuerto Antonio Nariño de la ciudad de Pasto, por mal tiempo. Posteriormente haré llegar la certificación de la aerolínea AVIANCA, queda respuesta en 15 días.

Agradezco su atención a esta solicitud.

Cordialmente,


BERNER ZAMBRANO ERASO
 Senador de la República

Por Secretaría se informa que se ha registrado quórum decisorio.

Siendo las 3:51 p. m., la Presidencia manifiesta: Ábrase la sesión y proceda el señor Secretario a dar lectura al Orden del Día, para la presente reunión.

Por Secretaría se da lectura al Orden del Día para la presente sesión.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
SENADO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
ORDEN DEL DÍA

Para la sesión plenaria mixta del día martes 19 de abril de 2022

Hora: 3:00 p. m.

(Recinto del Senado - Plataforma Zoom)

I

Llamado a lista

II

Anuncio de proyectos

III

Consideración y aprobación de las actas números 34 y 35 correspondientes a las sesiones ordinarias mixtas de los días 6 y 7 de diciembre de 2021, publicadas en la *Gaceta del Congreso* números 234 y 245 de 2022.

IV

Objeciones del señor Presidente de la República, a proyectos aprobados por el Congreso

Con informe de comisión

- 1. Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica el Decreto legislativo 491 de 2020.**

Comisión Accidental: honorables Senadores: Iván Leonidas Name Vásquez y Miguel Ángel Pinto Hernández.

Informe publicado en la *Gaceta del Congreso* número 222 de 2022.

V

Lectura de ponencias y consideración de proyectos en segundo debate

- 1. Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del Municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.**

Ponente para Segundo Debate: honorable Senadora Paola Andrea Holguín Moreno.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 711 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 215 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 599 de 2021.

Autora: Honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath.

* * *

- 2. Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado, por la cual el Congreso de la República honra la memoria del abogado, profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, en reconocimiento a su labor diplomática, social y política.**

Ponentes para Segundo Debate: honorables Senadores Juan Diego Gómez Jiménez y Ernesto Macías Tovar.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 145 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 461 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 732 de 2021.

Autores: Honorables Senadores Juan Diego Gómez Jiménez, Miriam Paredes Aguirre, Efraín José Cepeda Sarabia, Miguel Ángel Barreto, Eduardo Enriquez Maya, Gabriel Jaime Velasco Ocampo, Miguel Amín Escaf, Juan Felipe Lemos Uribe, Nora María García, Laureano Augusto Acuña Díaz, Jhon Harold Suárez Vargas, Mauricio Gómez Amín, Richard Alfonso Aguilar Villa y Carlos Andrés Trujillo González.

Honorables Representantes Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Nidia Marcela Osorio, Armando Antonio Zabarain D'Arce, Juan Carlos Wills Ospina, Juan Carlos Rivera Peña, Buenaventura León León, Jaime Felipe Lozada Polanco y José Gustavo Padilla Orozco.

- 3. Proyecto de ley número 461 de 2021 Senado, por medio de la cual se aprueba el 'tratado de Beijing sobre interpretaciones y ejecuciones audiovisuales, adoptado por la conferencia diplomática sobre la protección de las interpretaciones y ejecuciones audiovisuales, en Beijing, el 24 de junio de 2012.**

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador Jaime Enrique Durán Barrera.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 379 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 542 de 2020.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 644 de 2021.

Autores: Ministro del Interior, doctor Daniel Andrés Palacios Martínez y la Ministra de Relaciones Exteriores, doctora Claudia Blum Capurro de Barberi.

* * *

- 4. Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones.**

Ponente para Segundo Debate: honorable Senador Ciro Alejandro Ramírez Cortés.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 690 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 974 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1528 de 2021.

Autor: Honorable Representante Víctor Manuel Ortiz Joya.

* * *

- 5. Proyecto de ley número 002 de 2021 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la "Bici. segura y sin accidentes.**

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador Horacio José Serpa Moncada.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 889 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 998 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1377 de 2021.

Autor: Honorable Representante Rodrigo Rojas Lara.

* * *

- 6. Proyecto de ley número 158 de 2021 Senado, 182 de 2020 Cámara, por la cual se declara como patrimonio cultural de la Nación el Cartagena festival de música y se dictan otras disposiciones.**

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 685 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1348 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1731 de 2021.

Autores: Honorables Senadores *Fernando Nicolás Araújo Rumié, Andrés Felipe García Zuccardi, Ruby Helena Chagüi Spath, Honorio Miguel Henríquez Pinedo y Amanda Rocío González Rodríguez*.

Honorables Representantes *Emeterio José Montes de Castro, Yamil Hernando Arana Padauí, Enrique Cabrales Baquero, Óscar Darío Pérez Pineda, Juan Manuel Daza Iguarán, Juan Pablo Celis Vergel y Edwin Gilberto Ballesteros Archila*.

* * *

7. Proyecto de ley número 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.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Ana María Castañeda Gómez*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 145 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 619 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1156-1178 de 2021.

Autores: Honorable Senador *Roy Leonardo Barreras Montealegre*.

Honorables Representantes *Rodrigo Arturo Rojas Lara, Diego Patiño Amariles, Emeterio Montes de Castro y Milton Angulo Viveros*.

* * *

8. Proyecto de ley número 378 de 2021 Senado, 120 de 2020 Cámara, por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Iván Darío Agudelo Zapata*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 669 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1578 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1792 de 2021.

Autores: Honorables Representantes *Carlos Germán Navas Talero, Edward David Rodríguez Rodríguez, Katherine Miranda Peña, Juan Carlos Lozada Vargas, Luis Alberto Albán Urbano, María José Pizarro Rodríguez*.

9. Proyecto de ley número 76 de 2021 Senado, por medio de la cual se otorga cuota de sostenimiento con cargo a la pensión del cónyuge culpable en el divorcio, a favor del inocente.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Milla Patricia Romero Soto (Coordinadora) y Laura Ester Fortich Sánchez*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 904 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1179 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1793 de 2021.

Autores: Honorables Senadores *Milla Patricia Romero Soto, Ruby Helena Chagüi Spath, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Amanda Rocío González Rodríguez, Paola Andrea Holguín Moreno y Fabián Gerardo Castillo Suárez*.

Honorables Representantes *John Jairo Bermúdez Garcés, Juan Espinal, Javier Mauricio Delgado y Enrique Cabrales Baquero*.

* * *

10. Proyecto de ley número 462 de 2021 Senado, por medio de la cual se aprueba el “acuerdo marco de cooperación entre la República de Colombia y el gobierno de la República de Turquía. suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de febrero de 2015.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *José Luis Pérez Oyuela*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 380 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 633 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 930 de 2021.

Autora: Ministra de Relaciones Exteriores, doctora *Claudia Blum Capurro de Barberi*.

* * *

11. Proyecto de ley número 490 de 2021 Senado, 179 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 1685 de 2013, por medio de la cual se autorizó la emisión de la estampilla pro Universidad del Pacífico en memoria de Omar Barona Murillo.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Emma Claudia Castellanos*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 684 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1033 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1563 de 2021.

Autores: Honorables Representantes *Jhon Arley Murillo Benítez, Faber Alberto Muñoz Cerón, Elizabeth Jay-Pang Díaz y Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

* * *

12. Proyecto de ley número 265 de 2020 Senado, por medio de la cual se aprueba la “Carta de Constitución del Consejo de países productores de aceite de palma (CPOPC). adoptada en Kuala Lumpur, Malasia, el 21 de noviembre de 2015.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Juan Diego Gómez Jiménez.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 934 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1186-1205 de 2020.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1301 de 2020.

Autores: Ministros de: Relaciones Exteriores, doctora *Claudia Capurro Blum de Barberi* y Agricultura y Desarrollo Rural, doctor *Rodolfo Zea Navarro.*

* * *

13. Proyecto de ley número 190 de 2020 Senado, por medio del cual se impulsan acciones de protección, conservación, investigación y divulgación del patrimonio arqueológico de la Mojana y se estimula un uso más eficiente de los recursos hídricos de la región.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 660 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1548 de 2020.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 316 de 2021.

Autora: Honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella*

* * *

14. Proyecto de ley número 40 de 2021 Senado, por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los 50 años de la fundación del municipio Dosquebradas en el departamento de Risaralda y rinde homenaje a los dosquebradenses.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *José Luis Pérez Oyuela.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 898 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1138 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1295 de 2021.

Autora: Honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella.*

15. Proyecto de ley número 447 de 2021 Senado, 053 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reconoce al porro como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la Nación, se protege al festival nacional del porro junto con los demás festivales y encuentros folclóricos asociados a este ritmo como medida de salvaguardia y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 646 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 487 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 568 de 2021.

Autora: Honorable Senadora *Ruby Helena Chagüi Spath.*

* * *

16. Proyecto de ley número 176 de 2021 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Tratado internacional sobre los recursos fitogenéticos para la alimentación y la agricultura”, adoptado por el 31 periodo de sesiones de la conferencia de la FAO, en Roma, en noviembre de 2001.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Paola Andrea Holguín Moreno.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1180 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1224 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1363 de 2021.

Autores: Ministra de Relaciones Exteriores, doctora *Martha Lucía Ramírez Blanco*, Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural, doctor *Rodolfo Enrique Zea Navarro* y Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, *Carlos Eduardo Correa Escaf.*

* * *

17. Proyecto de ley número 495 de 2021 Senado, 515 de 2021 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia a la conmemoración de los 120 años de fundación del municipio de Sevilla, departamento del Valle del Cauca, rinde homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *John Harold Suárez Vargas.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 100 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 930 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1015 de 2021.

Autores: Honorable Senador *John Harold Suárez Vargas*.

Honorables Representantes *Milton Hugo Angulo Viveros, Juan David Vélez Trujillo, Gustavo Londoño García y José Vicente Carreño Castro*.

18. Proyecto de ley número 454 de 2021 Senado, 427 de 2020 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia para rendir público homenaje al municipio de Soledad en el departamento del Atlántico, exaltando y reconociendo su riqueza cultural y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Luis Eduardo Díaz Granados Torres*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1000 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 452 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 608 de 2021.

Autores: Honorables Senadores *Laura Esther Fortich Sánchez, Mauricio Gómez Amín, Efraín José Cepeda Sarabia y Carlos Manuel Meisel Vergara*.

Honorables Representantes *Jezmi Barraza Arraut, César Augusto Lorduy Maldonado, Martha Patricia Villalba Hodwalker, Armando Antonio Zabaraín D'Arce, José Gabriel Amar Sepúlveda, Modesto Enrique Aguilera Vides y Karina Estefanía Rojano Palacio*.

19. Proyecto de ley número 361 de 2020 Senado, 278 de 2020 Cámara, por medio de la cual se rinden honores a la memoria del General Manuel José Bonnet.

Ponentes para Segundo Debate: Honorables Senadores *John Harold Suárez Vargas y José Luis Pérez Oyuela*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 702 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 308 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1197 de 2021.

Autor: Honorable Representante *Franklin del Cristo Lozano de la Ossa*.

20. Proyecto de ley número 503 de 2021 Senado - 227 de 2020 Cámara, por la cual la Nación se vincula a la celebración del bicentenario del primer Congreso General de la República de Colombia celebrado en la Villa del Rosario en 1821 y se dictan otras disposiciones.

Ponentes para Segundo Debate: Honorables Senadores *José Luis Pérez Oyuela y Antonio Eresmid Sanguino Páez*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 693 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1071 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1295 de 2021.

Autor: Honorable Representante *Juan Pablo Celis Vergel*.

21. Proyecto de ley número 507 de 2021 Senado, 445 de 2020 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el festival de música vallenata en guitarras del municipio de Agustín Codazzi en el departamento del César, se exaltan sus 34 años de existencia y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Carlos Andrés Trujillo González*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1102 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1218 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1807 de 2021.

Autor: Honorable Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*.

22. Proyecto de ley número 500 de 2021 Senado, 582 de 2021 Cámara, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República exaltan, promueven, dignifican y fortalecen el oficio cultural de la tejeduría en palma de iraca (*carludovica palmata*) del sombrero aguadeño de Caldas, y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Amanda Rocío González Rodríguez*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 325 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1325 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1794 de 2021.

Autores:

Honorables Senadores *Carlos Felipe Mejía Mejía, Alejandro Corrales Escobar, María del Rosario Guerra de La Espriella y María Fernanda Cabal Molina*.

Honorables Representantes *Luis Fernando Gómez Betancourt, Edwin Gilberto Ballesteros Archila, John Jairo Bermúdez Garcés, César Eugenio Martínez Restrepo, Juan David Vélez Trujillo, Jennifer Kristin Arias Falla, Edward David Rodríguez Rodríguez y Óscar Darío Pérez Pineda*.

23. Proyecto de ley número 99 de 2021 Senado, por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *Milla Patricia Romero Soto*.

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1018 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1156 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1576 de 2021.

Autores:

Honorables Senadores *Milla Patricia Romero Soto, Ruby Helena Chagüi Spath, Nicolás Pérez Vásquez, María del Rosario Guerra de La Espriella, Amanda Roció González Rodríguez, María Fernanda Cabal Molina, Fernando Nicolás Araújo Rumié, Ernesto Macías Tovar, Alejandro Corrales Escobar, Carlos Felipe Mejía Mejía, Paloma Susana Valencia Laserna, John Harold Suárez Vargas, José Obdulio Gaviria Vélez, Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Fabián Castillo Suárez y Javier Mauricio Delgado Martínez.*

Honorables Representantes *Edwin Gilberto Ballesteros, Juan David Vélez, Christian Garcés, Esteban Quintero Cardona, Jairo Cristancho Tarache, Jhon Jairo Berrio López, Jennifer Kristin Arias Falla, John Jairo Bermúdez Garcés, Juan Fernando Espinal Ramírez, José Jaime Uscátegui Pastrana, Edwin Alberto Valdés, Juan Manuel Daza Iguarán, Hernán Humberto Garzón, Margarita María Restrepo Arango, Rubén Darío Molano Piñeros, Diego Javier Osorio Jiménez, Enrique Cabrales Baquero, César Eugenio Martínez Restrepo y Óscar Leonardo Villamizar Meneses*

* * *

24. Proyecto de ley número 504 de 2021 Senado, 478 de 2020 Cámara, por la cual se establecen incentivos para la promoción del deporte Nacional.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Germán Darío Hoyos Giraldo.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1446 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1575 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1754 de 2021.

Autor: Honorable Representante *Fabio Fernando Arroyave Rivas.*

* * *

25. Proyecto de ley número 362 de 2020 Senado, 402 de 2020 Cámara, por medio de la cual la nación se une a la conmemoración de la Batalla de Palonegro en sus 110 años, se construye una cultura de paz y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Jaime Enrique Durán Barrera.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 868 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 545 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 596 de 2021.

Autor: Honorable Representante *Víctor Manuel Ortiz Joya.*

26. Proyecto de ley número 381 de 2021 Senado, 325 de 2020 Cámara, por la cual se modifica y se le da el carácter de legislación permanente al artículo 2° del Decreto Legislativo número 540 de 2020 del Presidente de la República, expedido en el marco del estado de excepción de emergencia económica, social y ecológica y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Richard Alfonso Aguilar Villa.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 819 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 226 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 807 de 2021.

Autores:

Honorables Senadores *John Moisés Besaile Fayad, Andrés Cristo Bustos, Ana María Castañeda Gómez, Richard Alfonso Aguilar Villa, Horacio José Serpa Moncada, Carlos Eduardo Guevara Villabón, Aydeé Lizarazo Cubillos y Manuel Antonio Virgüez Piraquive.*

Honorables Representantes *José Daniel López Jiménez, Fabio Alonso Arroyave Botero, Jaime Felipe Lozada Polanco, Enrique Cabrales Baquero, Oswaldo Arcos Benavides, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Aquileo Medina Arteaga, John Jairo Cárdenas Morán, Esteban Quintero Cardona, Adriana Gómez Millán, Julián Peinado Ramírez, Wilmer Leal Pérez, Karina Estefanía Rojano Palacio, Óscar Darío Pérez Pineda, Emeterio José Montes de Castro, Juan Fernando Reyes Kuri, Gabriel Santos García, Ángela Patricia Sánchez Leal, Erwin Arias Betancur, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Katherine Miranda Peña, Adriana Magali Matiz Vargas, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Salim Villamil Quessep, Juan Carlos Lozada Vargas, Mónica María Raigoza Morales, Néstor Leonardo Rico Rico, Irma Luz Herrera Rodríguez, Wadith Alberto Manzur, Bayardo Gilberto Betancourt Pérez, Carlo Mario Farelo Daza y José Gabriel Amar Sepúlveda.*

* * *

27. Proyecto de ley número 181 de 2020 Senado, por el cual se prioriza los recursos de créditos agropecuarios al sector primario en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Fernando Nicolás Araújo Rumié.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 659 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 413 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1120 de 2021.

Autores: Honorables Senadores *Paloma Susana Valencia Laserna, Alejandro Corrales Escobar, Gabriel Jaime Velasco Ocampo, Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Ruby Helena Chagüi Spath, José Obdulio Gaviria, Carlos Felipe Mejía Mejía y Carlos Manuel Meisel Vergara.*

Honorables Representantes *Gabriel Jaime Vallejo Chujfi, Rubén Darío Molano Piñeros.*

* * *

28. Proyecto de ley número 177 de 2021

Senado, por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la conferencia de La Haya de derecho internacional privado., adoptado en La Haya, en la séptima sesión de la conferencia, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005, durante la vigésima sesión de la conferencia.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Ernesto Macías Tovar.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1181 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1268 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1657-1660 de 2021.

Autora: Ministra de Relaciones Exteriores, doctora *Martha Lucía Ramírez Blanco.*

* * *

29. Proyecto de ley número 413 de 2021

Senado, por medio de la cual se dictan normas relacionadas con el Sistema de pagos, el mercado de capitales y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 147 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 360 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 819 de 2021.

Autores: Ministro de Hacienda y Crédito Pública, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera.*

Honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella.*

* * *

30. Proyecto de ley número 463 de 2021 Senado, por medio de la cual se aprueban el “Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 50^a), y el “Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 56), firmado en Montreal, Canadá, el 6 de octubre de 2016.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Ernesto Macías Tovar.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 380 de 2021.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 594 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 732 de 2021.

Autoras: Ministra de Relaciones Exteriores, doctora *Claudia Blum Capurro de Barberi* y la Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez.*

* * *

31. Proyecto de ley número 480 de 2021 Senado, 441 de 2020 Cámara, Acumulado con el Proyecto de ley número 267 de 2020 Cámara, por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones.

Ponente para Segundo Debate: Honorable Senador *Honorio Miguel Enriquez Pinedo.*

Publicaciones:

Senado:

Proyecto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 644 de 2020.

Ponencia para primer debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1131 de 2021.

Ponencia para segundo debate publicada en la *Gaceta del Congreso* número 215 de 2022.

Autor: Honorable Representante *Óscar Leonardo Villamizar Meneses.*

VI

Lo que propongan los honorables senadores

VII

Negocios sustanciados por la presidencia

El Presidente,

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ.

La Primera Vicepresidenta,

MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL.

El Secretario General,

GREGORIO ELJACH PACHECO.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Pablo Catatumbo Torres Victoria.

Palabras del honorable Senador Pablo Catatumbo Torres Victoria.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Pablo Catatumbo Torres Victoria, quien da lectura a la siguiente constancia:

Muchas gracias señor Presidente, quiero leer una constancia a nombre de la bancada del Partido Comunes, le ruego el favor de hacer silencio para que puedan escucharla.



Constancia
Sesión plenaria 19 de abril de 2022

No podemos aceptar como sociedad que la violencia sea una constante en nuestra patria. Desde el nacimiento como República se han buscado caminos hacia la consolidación de una nación en paz, anhelo que ha sido torpedeado por una visión restringida sobre los deberes de Estado y la sordidez de insistir en que el Estado esté al servicio de grupos económicos.

Luego de la firma del acuerdo de paz el Estado debió robustecerse para atender las causas que provocaron el conflicto, generar condiciones para superar la pobreza, las desigualdades y consolidar una nación en paz. Contrario a esto, el gobierno ha priorizado y limitado la presencia del Estado a aspectos militares. Craso error.

Como consecuencia, padecemos la proliferación de la violencia, masacres, asesinatos, desplazamientos y un sin número de circunstancias que vulneran los Derechos Humanos. Los territorios están perdiendo liderazgos importantes que restringen la consolidación de alternativas de vida y organización del territorio.

Para no ir más lejos, las últimas masacres ocurridas en Putumayo, Arauca y Cauca son fiel retrato de lo que hoy soportamos, en esa realidad es que reiteramos la necesidad de transformar la atención de las regiones, es fundamental que el Estado llegue a estas regiones con soluciones a los problemas de vías, vivienda, salud, educación, programas para el fomento de las economías locales, servicios básicos y el acceso a mercados.

Pablo Catajumbo T.
Pablo Catajumbo Torres Victoria
Senador de la República

Sandra Ramirez
Sandra Ramirez
Senadora de la República

Julian Gallo Cubillos
Julian Gallo Cubillos
Senador de la República

A. Avella
19. abril 2022

Muchas gracias señor Presidente.
La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Aída Yolanda Avella Esquivel.
Palabras de la honorable Senadora Aída Yolanda Avella Esquivel.
Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Aída Yolanda Avella Esquivel, quien da lectura a la siguiente constancia:

Constancia plenaria de senado de la república

SITUACIÓN DE CAMPESINOS VICTIMAS DE DESPLAZAMIENTO FORZADO EN LA VEREDA LA SECRETA – MUNICIPIO DE CIENAGA - MAGDALENA

El día 15 de abril de 2022 se dieron enfrentamientos entre las Autodefensas Gaitanistas de Colombia (AGC) y las Autodefensas Conquistadoras de la Sierra Nevada (ACSN), y en estos quedaron atrapados los pobladores de la vereda LA SECRETA los cuales se vieron obligados a bajar de la sierra y desplazarse hasta el municipio de Ciénaga, donde hoy se encuentran refugiadas unas 600 personas, en su mayoría adultos mayores, mujeres y niños, que nuevamente como en el año 1998 volvieron a ser víctimas del conflicto armado.

Es necesario que el gobierno nacional atienda la situación, que el ministro de defensa comata decididamente las bandas paramilitares y el narcotráfico en la sierra nevada y que garantice la paz territorial para el pronto retorno de los campesinos a su parcelas.

Es muy importante que el Gobierno Nacional concorra en la atención a la población que esta siendo atendida por los entes territoriales pero estos no cuentan con recursos suficientes para la atención integral de la población desplazada.

19 de abril de 2022
A. Avella
AIDA AVELLA
Senadora

A. Avella
19. abril 2022



**INFORME EJECUTIVO
LIDER SOCIAL - SILVER POLO
Vereda La Secreta – Municipio de Ciénaga**

LA SECRETA

La vereda La Secreta fue golpeada durante décadas por el narcotráfico y los grupos armados, que se disputaban el territorio por su fertilidad y su aislamiento geográfico.

Pero fue en el 1998, después de la masacre en la que murieron más de una decena de personas en La Secreta, que se desplazó la población, unos se fueron a Ciénaga, otros a Santa Marta y la única que se quedó resistiendo fue Hortensia Chinchilla con sus diez hijos.

LA HISTORIA DEL LIDER

"Inicié como un obrero raso en los lotes de las bananeras. De ahí me convertí, a los pocos días, en empacador de frutas. Salí de mi labor y me quedaba aprendiendo así no me pagaran. Hasta que me contrataron como empacador y me volví experto en eso", relató Silver

A pesar de que hay muchos giros extraños en la vida de Silver, nada más definitivo que el hecho que tuvo lugar cuando asistió, tal vez sin saber muy bien de qué se trataba, a un curso financiado por el Consejo Noruego en el que aprendió a formular proyectos.

Lo antes mencionado, carece un hecho insignificante en su carrera, pero si no hubiera asistido a ese diplomado, muchas de las ideas para transformar su comunidad hubieran quedado archivadas.

Por esos días, más o menos en el 2010, Silver renunció a las bananeras y decidió instalarse de nuevo en esa vereda aislada y silenciosa en las estribaciones de la Sierra Nevada, entre pájaros, cerca de sus padres.

LOS GRUPOS ARMADOS

Fueron años difíciles, porque Silver se convirtió en el foco de los grupos al margen de la Ley y no pudo anclarse definitivamente a su tierra. Estuvo varios años huyendo, escondido de pueblo en pueblo. Y entonces, en el 2013, llegó la política de restitución de tierras.

Todas las familias desplazadas regresaron como dueños legítimos de sus predios y la mayoría pudo renovar sus cafetales con el Programa de Proyectos Productivos de la Unidad de Restitución.

LOS CONOCIMIENTOS DEL SILVER

Con sus conocimientos en formulación como herramienta principal, la comunidad empezó a participar en convocatorias de organizaciones estatales e internacionales: paneles solares, tanques y filtros de agua, centro de acopio, laboratorio, silo, tostadora y trilladora para el café, un camión para la vereda. Casi todas se las ganaban. Con el tiempo, los campesinos de la asociación certificaron sus cultivos en agricultura ecológica y consiguieron los sellos de comercio justo

EN LA ACTUALIDAD

Hoy en día, las 115 familias de la Secreta se han convertido en una de las comunidades agrícolas más exitosas de Colombia, con tres asociaciones productivas: AGROSEC, de café orgánico; APISECRETA, de apicultura con enfoque ambiental y APROHOFRUSEC, de hortalizas y Frutas.

Efrain Mojica Pinedo
EFRAIN MOJICA PINEDO
Oficina de Paz, Atención a Víctimas, Derechos Humanos y Posconflicto
Fuente: <https://www.observatorio-magdalena.com.co/registro/27555/Wolver-2019-el-lider-que-acciona-los-ganados-garidos>

**INFORME DE VISITA A LA VEREDA LA SECRETA
MUNICIPIO DE CIENAGA
12 de Febrero 2022**

| FUNCIÓNARIO | VEREDA | MUNICIPIO |
|--|--|---|
| Efraín Mojica Pinedo | La Secreta | Ciénaga |
| POBLACION | FAMILIAS | PROCESO |
| 575 | 115 | Restitución de Tierras y Sujeto de Reparación Colectiva |
| INDICADOR PDD | INDICADOR PDD | INDICADOR PDD |
| Convocar mesas de diálogo social para el seguimiento, acompañamiento y cumplimiento de las sentencias de restitución de tierras y las reparaciones colectivas. | Beneficiar a víctimas del conflicto armado con el cumplimiento de órdenes de sentencias de restitución de tierras, a través de iniciativas complementarias con especial énfasis en las que integren el enfoque étnico. | Beneficiar a víctimas del conflicto armado con el cumplimiento de medidas de planes de reparaciones colectivas, con especial énfasis en las que integren el enfoque étnico. |

CONTEXTO

La Secreta es una vereda del municipio de Ciénaga, Magdalena, que fue abandonada por su gente debido a una masacre perpetrada por paramilitares en 1996. Treinta años después, sus habitantes le apuestan a la reclamación de tierras y a la exportación de café.

Entre el 12 y 13 de octubre de 1996, un grupo de entre 80 y 100 paramilitares llegaron a las veredas La Secreta, La Unión, Parranda Saca y El Chimborazo, en Ciénaga, con una lista de supuestos colaboradores de la guerrilla. Pertenecían a las Autodefensas del Palmor, al mando de Adán Rojas alias 'El Negro' y asesinaron cerca de 20 campesinos.

Esto produjo el desplazamiento de alrededor de 90 familias, es decir, toda la población. Los parás se quedaron en la zona así que las familias solo pudieron enterrar a sus muertos unos días después.

La masacre fue comandada por alias "El Negro", fundador de las Autodefensas del Palmor, también conocidas como Autodefensas de Los Rojos, en la Sierra Nevada de Santa Marta. La ubicación de La Secreta, en medio de la Sierra Nevada fue estratégica para los actores armados para el escondite y transporte de drogas ilícitas.

Desde los años 70, hubo presencia del Frente José Prudencia Padilla (Frente 19) de las FARC -EP, los frentes Javier Castaño y José Domingo Barrios del ELN y grupos de autodefensas como el de Los Rojos o Los Chamizos, que luego se llamaron Autodefensas Campesinas del Magdalena y La Guajira, al mando de Hernán Giraldo.

Los enfrentamientos entre estos grupos produjeron el desplazamiento de cerca de 1.010 personas en 1996, según el antiguo Registro Único de Población Desplazada. Según este mismo registro, entre 1997 y 2010, salieron desplazadas alrededor de 28.268 personas del municipio de Ciénaga.

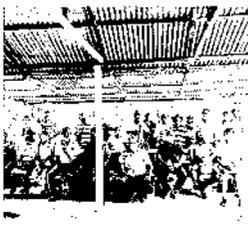
En 2016, el juez segundo de Restitución de Tierras de Santa Marta dictó una sentencia en la que le ordena al Estado colombiano que proteja el derecho a la restitución de tierras despojadas y abandonadas forzosamente de la comunidad de La Secreta.

Además de su avance en restitución de tierras, campesinos y campesinas de La Secreta crearon en 2014 la Asociación de Agricultores Orgánicos de La Secreta (Agrosec), con la cual están exportando café pergamino a países como Estados Unidos, Bélgica y Australia.

DESARROLLO DE LA REUNION

Luego de una breve presentación, se realiza la socialización de los 12 Proyectos del Cambio que integran las 4 Revoluciones del Plan Departamental de Desarrollo y las rutas para acceder a la oferta institucional de la Gobernación del Magdalena, así mismo se explicó la metodología para realizar el diálogo social e impulsar el cumplimiento de las órdenes de sentencias de Restitución de Tierras, posteriormente se da el uso de la palabra a la comunidad donde surgieron las siguientes inquietudes:

- ❖ **Construcción de casas para el centro poblado de la vereda la secreta**, estas casas no han sido construidas debido a un trámite inconcluso entre la alcaldía del municipio de Ciénaga y el concejo del mismo municipio por lo que el ente territorial municipal no ha realizado



la adquisición del predio donde se construirían las viviendas.

- ❖ **Construcción de placa huella en la vía de acceso**, manifiesta la comunidad que a través de los recursos destinados al municipio por ser territorio PDET se había definido la construcción de la vía y hasta la fecha no se tiene claridad de cómo va el proceso.
- ❖ **Dificultad en la realización de las encuestas de Sisbén**, informa la comunidad que no han podido acceder al sistema de salud de forma adecuada porque no han sido encuestados correctamente en la nueva versión del Sisbén 4.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS

- ✓ Jornada de Fortalecimiento de la cooperativa que agrupa a la comunidad, esto se realizaría en compañía de la Secretaría de Desarrollo Económico, fecha a acordar con la dependencia.
- ✓ Gestión para la dotación de libros a la escuela veredal, esta gestión se realiza ante la oficina de cultura para que a través de su enlace de bibliotecas se pueda obtener el material a entregar a la comunidad.
- ✓ Gestión para la dotación de implementos deportivos a la comunidad, esta acción se realizará ante el Instituto de Deportes Departamental.

Resulta importante mencionar que se evidencia dificultad en la prestación del servicio de salud por escasa presencia en acciones preventivas tanto de las EPS como de las secretarías de salud correspondientes, por otra parte, la escuela solo presta sus servicios hasta el grado noveno, por lo que muchos jóvenes no culminan la educación media; así mismo se encontró que la mayoría de la población es analfabeta, tampoco cuentan con un adecuado sistema para la distribución del agua para consumo y para riego de cultivos.

EFRAÍN MOJICA PINEDO
Oficina de Paz, Atención a Víctimas, Derechos Humanos y Posconflicto
Anexo: Fotografías de la Visita

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella.

Palabras de la honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente, muy buenas tardes un saludo para todas unas felices pascuas de resurrección.

Presidente yo quiero reiterar la urgencia de tener garantías electorales porque veo que se ha generado tantas cortinas de humo y se quiere hacer olvidar el mal proceso de planeación las regularidades, los fraudes que se presentaron en el proceso electoral del 13 de marzo y ha pasado un mes y hasta este momento no se ha dado absolutamente nada para garantías electorales de aquellos partidos o movimientos que hemos denunciado las irregularidades de hecho usted citó un debate de control político sobre el tema; entonces importante el pronunciamiento de los órganos de control como la Procuraduría, del mismo Consejo Nacional Electoral, pero a la fecha no hemos visto nada y por eso, reiterar la urgencia de tener garantía electoral de que ojalá haya un registrador ad hoc y que se tenga Claridad de lo que pasó en ese proceso electoral del 13 de marzo.

Y, finalmente lamentar un hecho que se presentó en Soacha como defensora de la vida, la vida es el bebé que está en el vientre, lamentar esa muerte tan atroz esa madre que llevaba en su vientre en gestación un bebé que por robárselo la mataron, nosotros no podemos aceptar ningún tipo de muerte y mucho menos que se asesine la madre para hacer negocio con el bebé en el vientre; por eso como bancada próspera rechazamos esas y tantos otros hechos atroces contra la dignidad de la mujer y contra la vida de los no nacidos gracias Presidente.

El Presidente de la Corporación honorable Senador Juan Diego Gómez Jiménez, manifiesta:

Completamente de acuerdo Senadora María del Rosario Guerra, señor secretario sírvase informarse sí tenemos quórum decisorio.

El Secretario de la Corporación doctor Gregorio Eljach informa:

Hay registrados 44 honorables, presidente todavía, 45 con el Senador Temístocles Ortega, todavía no se configura quórum decisorio y el Senador Gnecco ya se contabilizó ya está presente.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Aída Yolanda Avella Esquivel.

Palabras de la honorable Senadora Aída Yolanda Avella Esquivel.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Aída Yolanda Avella Esquivel:

Muchísimas gracias, solamente es para ya que estamos aquí todos en las presenciales solicitar que la banca, el periodista sea ocupada por los periodistas, que los tienen por allá yo no sé qué sala relegados, si usted es tan amable habilita el sector de la prensa para que ellos ingresen al recinto, muchísimas gracias.

La Primera Vicepresidenta, quien preside la sesión honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta:

A usted Senadora, tiene toda la razón entendíamos que eso ya había sido he objeto de decisión, pero ya mismo verificamos porque no se encuentran en las barras, señor secretario por favor colabóranos es con el quórum.

Por Secretaria se informa que se ha registrado quórum decisorio.

La Presidencia indica a la Secretaría se da lectura a la proposición de modificación del Orden del Día.

Por Secretaría se da lectura a la proposición presentada por el honorable Senador Horacio José Serpa Uribe.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el Orden del Día de la presente sesión con la modificación leída y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

**NEXO No.7
PROPOSICIÓN NÚMERO 85**

Bogotá D.C., 19 de abril de 2022
Senador
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente
Senado de la República
Ciudad

PROPOSICIÓN

Modifíquese el punto V del orden del día "Lectura de ponencias y consideración de proyectos en segundo debate", para que el proyecto de Ley N° 002 de 2021 Senado, "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes" pase al TERCER punto.

Atentamente,

HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Senador

19. IV. 2022

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a las proposiciones que se encuentran sobre la mesa.

Por Secretaria se da lectura a la proposición presentada por el honorable Senador Horacio José Serpa Moncada.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la siguiente proposición.

Por Secretaria se da lectura a la proposición presentada por la Senadora Paloma Susana Valencia Laserna.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la siguiente proposición.

**ANEXO No.8
PROPOSICIÓN NÚMERO 86**

El Senado de la República, reconoce, enaltece y exalta con la máxima Orden del Congreso, a la Ciudad de Barrancabermeja-Capital Natural del Magdalena Medio; Distrito Especial, Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico, como gran potencial para el desarrollo de estos sectores y Columna Vertebral de la Industria Petrolera.

Barrancabermeja por sus orígenes a orillas del Río Grande de La Magdalena y cimentada en el bravo carácter de los indios Yariguales, fue creada como Municipio mediante Ordenanza No 013 de 1922, enriquecida por sus fuentes hídricas, variedad de flora y fauna, significa una fuente de prosperidad para el país, ubicada en el Corazón de Colombia, donde se ejecuta el Proyecto más Ambicioso en Materia Ambiental para la Región y el País, el Plan de Saneamiento Hídrico y la PTAR, que permitirá descontaminar nuestra ciénagas y el Río Magdalena; se constituye en nodo logístico de los corredores de importancia estratégica del país, como lo es el Río Magdalena, el Corredor Férreo Central, la Troncal del Magdalena que unirá el interior del país con la Costa Caribe, la Ruta del Cacao que conectará el Oriente y Occidente y la Gran Vía Yuma, vital para transportar los más importantes productos de la industria colombiana hacia los centros de transformación de consumo nacional y del mundo, en el marco de Celebración de su Centenario.

Deléguese a una Comisión de Senadores y al Secretario General del Senado para que se haga entrega de la Condecoración en el lugar que se disponga, para la realización de este acto solemne. Se solicita el apoyo y cubrimiento de las Oficinas de Protocolo, Prensa de la Corporación y el Canal del Congreso para que la misma tenga el despliegue necesario de difusión institucional, igualmente la Dirección General Administrativa del Senado, dispondrá de los recursos logísticos pertinentes para que esta Ceremonia de carácter institucional cumpla con su objetivo.

La presente Condecoración fue solicitada por:

HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Honorable Senador

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

19. IV. 2022

PROPOSICIÓN ADITIVA NÚMERO 87

Dando alcance a la proposición de debate de control político radicada el día 5 de abril de 2022, mediante la cual se solicitó "citar a debate de control político al Ministro de Defensa Nacional, DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE, para que explique a la Plenaria del Senado de la República los hechos relacionados con la operación que tuvo lugar en el municipio de Puerto Leguizamo, departamento de Putumayo, en el mes de marzo de 2022, en la que se neutralizó 11 presuntos integrantes de Grupos Armados Organizados", y en ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 6 artículo 135 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 6 de la Ley 5 de 1992, se solicita citar adicionalmente al doctor DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ, Ministro del Interior.

Asimismo, invítase a la doctora Margarita Cabello Blanco, Procuradora General de la Nación y al doctor Carlos Ernesto Camargo Assis, Defensor del Pueblo.

Para este propósito, se solicita respetuosamente a la Secretaría General del Senado de la República para que este debate sea transmitido por el Canal Institucional y redes sociales del Congreso de la República

QUESTIONARIO

Ministerio de Defensa Nacional y Ministro del Interior

Con relación a la operación militar sostenida por el Ejército de Colombia el pasado 28 de marzo en el municipio de Puerto Leguizamo, departamento de Putumayo, sírvase informar lo siguiente.

1. ¿Cuál es la situación de orden público en el Putumayo?
2. ¿Qué grupos armados se han identificado en el Putumayo?
3. ¿Cuál es la estrategia del Ministerio de Defensa y de la Fuerza Pública para combatir los grupos armados?
4. ¿Cuál es el resultado de dicha estrategia?
5. ¿Cuáles han sido los resultados operacionales obtenidos en el transcurso de los años 2019, 2020, 2021 y 2022 en el Departamento de Putumayo? Sírvase discriminarlos por personal capturado, desmovilizados, sometidos, recuperados y si a alguno de ellos se les ha prestado primeros auxilios.
6. ¿Cuántas hectáreas de cultivos ilícitos existen en Putumayo?
7. ¿Cuál es la situación en el departamento del Putumayo en relación con el reclutamiento de menores por parte de los grupos armados? ¿Qué estrategia tiene su cartera para afrontar esta problemática?
8. ¿Cuál era el objetivo de la operación militar sostenida por el Ejército de Colombia el pasado 28 de marzo en el municipio de Puerto Leguizamo, departamento de Putumayo?
9. ¿Cuál fue el marco jurídico aplicable de la operación realizada en el municipio de Puerto Leguizamo el 28 de marzo de 2022?

10. ¿Había informes de inteligencia que daban cuenta del presunto actuar irregular de alguna estructura o grupo armado organizado en la zona, que sustentaran la realización de la operación?
11. ¿Cuál fue el objetivo militar y contra quien se dirigió la operación?, ¿fue dirigida contra civiles?
12. Sírvase describir de forma detallada el contexto de la zona antes de realizar la operación, las características y la población que habita en el área donde se llevó a cabo la misma.
13. Sírvase informar las características de tiempo, modo y lugar de la operación militar mencionada.
14. Sírvase describir cuáles eran las características físicas, comportamentales y de indumentaria de las personas con las que el ejército entró en combate en el marco de la operación militar.
15. ¿Cómo fue el proceso de planeación estratégica de la operación militar, qué fuerzas puntualmente hicieron parte de la misma?
16. Sírvase describir de manera detallada cómo fue el combate acontecido el 28 de marzo de 2022, en particular lo relacionado con el lugar de ocurrencia, duración, partes involucradas, entre otros aspectos que considere relevantes para el relato.
17. ¿Las personas que entraron en combate con el ejército se encontraban armadas y cuál fue su reacción al percatarse del operativo militar?
18. ¿Cuántas bajas y capturas se dieron en el marco de dicha operación?
19. ¿En desarrollo de la operación militar hubo incautaciones de armas, municiones explosivos y materiales similares? Favor especificar las calidades, cantidades y los lugares donde las encontraron
20. ¿En la operación realizada el día 28 de marzo de 2022 en el municipio de Puerto Leguizamo, resultó herido o asesinado algún miembro de la fuerza pública?
21. ¿Existen alertas tempranas emitidas por parte de la Defensoría del Pueblo sobre el departamento de Putumayo? En caso afirmativo, favor enunciarlas y describir con qué asuntos están relacionadas
22. ¿La operación realizada fue interagencial y quien realizó los actos urgentes una vez culminó dicha operación militar?

Cordialmente,

PALOMA SUSANA VALENCIA LASERNA
SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ
GERMÁN VARÓN COTRINO

19. IV 2022

PROPOSICIÓN NÚMERO 88

Bogotá D.C., 18 de abril de 2022

Senador
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
 Presidente
 Señor
GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General
 Senado de la República

Asunto: Adhesión a Debate de Control Político, aprobado mediante Proposición No. 82, contra el Ministro de Defensa y la directora del ICBF.

Cordial saludo.

Por medio del presente escrito respetuosamente me permito informar a la Mesa Directiva del Senado de la República que previo diálogo y aceptación de los senadores **ANTONIO ERESMID SANGUINO PÁEZ** y con **ANGÉLICA LOZANO CORREA**, citantes del debate de control político sobre "las operaciones militares que ha realizado el Ejército Nacional y en los cuales han sido víctimas civiles y menores de edad", con ocasión de los hechos ocurridos el 28 de marzo de 2022 en Puerto Leguizamo, Putumayo adheriré como citante de ese mecanismo de control parlamentario, aprobado por la Plenaria del Senado de la República, el pasado 5 de abril de la actualidad, mediante la Proposición No. 82.

Agradezco su atención y colaboración para los trámites pertinentes

Atentamente,

IVÁN CEPEDA CASTRO
 Senador de la República
 Polo Democrático Alternativo

19. IV 2022

PROPOSICIÓN NÚMERO 89

Por medio de la cual el Senado de la República reconoce y exalta la labor del Presbítero Alfonso Bonilla Aristizábal con la Orden del Congreso de Colombia en el grado de Caballero

El Senado de la República reconoce y exalta la labor desempeñada por el Presbítero Alfonso Bonilla Aristizábal, oriundo del municipio de Hervé (Tolima), quien fue ordenado sacerdote en la ciudad de Ibagué en el año 1989; estudió Filosofía en el Seminario Conciliar María Inmaculada de Garzón Huila y Teología en el Seminario Conciliar María Inmaculada en Ibagué, luego en la Universidad de Santo Tomás se licenció en Filosofía y Ciencias Religiosas en el año 2000. Se especializó en Gerencia de Instituciones Educativas en la Universidad del Tolima año 2003 y Teología en la Universidad Gregoriana en Roma en el año 2006. Posteriormente, terminaría un Magíster en Teología con Énfasis en Moral en el año 2012. Asimismo, ha realizado múltiples diplomados gerenciales, emprendimiento e innovación educativa y otros estudios como cursos, talleres y seminarios.

De igual manera, ha trabajado en varias parroquias del Tolima ejerciendo su Ministerio Sacerdotal, desde la Parroquia Santa Elena en Santa Elena Tolima en el año 1960, hasta la Parroquia de Nuestra Señora de Chiquiquirá en Ibagué en el año 2013

También se desempeñó como Rector del Colegio Tolimense en Ibagué durante 7 años, destacándose por su excelente labor pastoral, pedagógica y administrativa, por su liderazgo en la formación de niños y niñas durante ese periodo, y, además, por su impecable gestión como Rector del Colegio durante los años 2014 al 2020, obteniendo siempre resultados muy superiores y dejando la institución educativa con los más altos estándares de calidad.

Finalmente, después de regresar al ejercicio Ministerial, hoy funge como administrador del Santuario del Divino Niño de la ciudad de Ibagué y de su Fundación.

Por lo anterior, y en consideración a las destacadas cualidades académicas, personales y profesionales del Presbítero Alfonso Bonilla Aristizábal, respetuosamente solicito al Honorable Senado de la República conferir la Orden del Congreso de Colombia en el grado de Caballero, en honor a su invaluable servicio prestado a la comunidad tolimese, con el que ha logrado impactar de forma tan positiva la vida de incontables personas

Cordialmente,

IVÁN CEPEDA CASTRO
 Senador de la República
 Polo Democrático Alternativo

19. IV. 2022

Por Secretaría se da lectura a la proposición presentada por el honorable Senador Iván Cepeda Castro.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la siguiente proposición.

Por Secretaría se da lectura a la proposición presentada por la Senadora Paloma Susana Valencia Laserna.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria las proposiciones leídas y, cerrada su discusión esta le imparte su aprobación.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

II

Anuncio de Proyectos

Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión.

Siguiente punto del Orden del Día es anuncio proyectos, señora presidenta, proyecto de ley para considerar y eventualmente votar en la sesión plenaria del Honorable Senado de la República, siguiente del día martes 19 de abril de 2022.

Con informe de conciliación

- **Proyecto de ley número 206 de 2021 Senado, 543 de 1021 Cámara, por medio del cual se establecen incentivos económicos para fortalecer el acceso y las oportunidades de empleo y formación para la población pos penal y se dictan otras disposiciones.**

Con informe de objeciones

- **Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica el Decreto legislativo 491 de 2020.**

Con ponencia para segundo debate

- **Proyecto de ley número 30 de 2020 Senado, por medio de la cual se regula la gestión integral de residuos generados por actividades de construcción y demolición y se establecen sanciones a su incumplimiento en las actividades de generación, recolección, cargue, transporte, disposición, almacenamiento temporal y aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD), y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 36 de 2020 Senado, por medio de la cual se fortalecen los esquemas de agricultura por contrato, así como la metodología de sistematización de precios de las cadenas de comercialización en el sector agropecuario y pesquero.**
- **Proyecto de ley número 39 de 2020 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 1335 de 2009 y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 41 de 2020 Senado, por la cual se crea el sello hecho en Colombia para promocionar el consumo de bienes colombianos.**
- **Proyecto de ley número 480 de 2021 Senado, 041 de 2020 Cámara, Acumulado con el Proyecto de ley número 267 de 2020 Cámara: Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las**

personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos biopsicosocial, se incentiva su formación acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.

- **Proyecto de ley número 43 de 2020 Senado, por medio del cual se establecen zonas libres de plástico en ecosistemas marinos sensibles y zonas de playa.**
- **Proyecto de ley número 447 de 2021 Senado, 053 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reconoce al porro como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la nación, se protege al Festival Nacional del Porro junto con los demás festivales y encuentros folclóricos asociados a este ritmo como medida de salvaguardia y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 53 de 2020 Senado, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 61 de 2020 Senado, por medio de la cual se reglamenta la profesión de ingeniería agropecuaria, ingeniería agroforestal, ingeniería agroecológica y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 65 de 2020 Cámara, por medio del cual se adiciona un inciso al artículo 49 de la Constitución Política de Colombia.**
- **Proyecto de ley número 72 de 2020 Senado, por medio de la cual se generan estímulos para los artistas, creadores y gestores culturales y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 73 de 2020 Senado, por medio de la cual se establecen criterios para prevenir la confusión en la dispensación y uso de medicamentos y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 75 de 2020 Senado, por medio de la cual se fomenta el acceso a la educación superior para deportistas de alto rendimiento y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 76 de 2020 Senado, por medio de la cual se apoya el acceso a la educación superior de los hijos de miembros de fuerza pública heridos o muertos en cumplimiento del deber y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 77 de 2020 Senado, por la cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética.**
- **Proyecto de ley número 84 de 2020 Senado, por medio de la cual se promueve el derecho a la educación, se incentiva el estudio de la programación en computadores, se garantiza**

- el acceso de Internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.*
- **Proyecto de ley número 88 de 2020 Senado**, por medio de la cual se implementan los corredores de biodiversidad en los linderos rurales, se promueve la reforestación, preservación y recuperación en los bienes, servicios ecosistémicos asociados y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 89 de 2020 Senado**, por medio de la cual se establece un marco general para las transferencias monetarias de atención social en Colombia, y se dictan otras disposiciones - Ley de transferencias para superar la pobreza.
 - **Proyecto de ley número 90 de 2020 Senado**, por medio del cual se regulan las cláusulas de no competencia – Ley de protección de inversiones.
 - **Proyecto de ley número 98 de 2020 Senado**, por medio de la cual se prohíbe el uso del doble empaque en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 99 de 2020 Senado**, por medio de la cual se promueve el acceso de quienes hayan prestado el servicio militar obligatorio a la educación superior.
 - **Proyecto de ley número 386 de 2021 Senado, 105 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 982 de 2005 y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 110 de 2020 Senado**, por medio de la cual se reforma el Decreto 486 de 2020 y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 115 de 2020 Senado**, proyecto de ley por el cual se expiden normas para la formalización de la propiedad de tierras rurales en Colombia y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 378 de 2021 Senado, 120 de 2020 Cámara**, por la cual se modifica el artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.
 - **Proyecto de ley número 132 de 2020 Senado**, por medio del cual se garantiza la apropiación digital en las personas con discapacidad a través de una política pública nacional y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 133 de 2020 Senado**, por medio del cual se prohíbe en la contratación pública los plásticos de un solo uso, el poliestireno expandido y se incentiva a la creación de políticas y programas que busquen la disminución progresiva del uso de estos materiales a nivel territorial y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 135 de 2020 Senado**, por medio de la cual se toman medidas en materia de garantías para el sector agropecuario.
 - **Proyecto de ley número 137 de 2020 Senado**, por medio del cual se incentiva la gestión de reciclaje de envases de un solo uso.
 - **Proyecto de ley número 493 de 2021 Senado, 140 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se reconoce patrimonio cultural de la Nación las fiestas de la Virgen la Candelaria del municipio de Magangué en el departamento de Bolívar y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 141 de 2020 Senado**, por medio de la cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional.
 - **Proyecto de ley número 148 de 2020 Senado**, por medio del cual se promueve y garantiza el manejo de la higiene menstrual de niñas y mujeres, la entrega de artículos de higiene menstrual de manera gratuita a las niñas de las instituciones educativas rurales y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 153 de 2020 Senado**, por medio del cual la nación exalta la memoria, vida y obra del escritor, historiador, sociólogo y periodista Alfredo de la Cruz Molano Bravo, por su relevancia en la construcción de la paz y la investigación del conflicto y la ruralidad en Colombia.
 - **Proyecto de ley número 154 de 2020 Senado**, por la cual se adiciona un párrafo al artículo 242 de la Ley 1955 de 2019 y se crean medidas de protección en salud para el cesante.
 - **Proyecto de ley número 155 de 2020 Senado**, por medio de la cual se modifican las Leyes 1384 y 1388 de 2020 y se dictan otras disposiciones en materia de atención integral para personas con cáncer.
 - **Proyecto de ley número 490 de 2021 Senado, 179 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 1685 de 2013, por medio de la cual se autorizó la emisión de la Estampilla Pro Universidad del Pacífico en memoria de Omar Barona Murillo.
 - **Proyecto de ley número 180 de 2020 Senado**, por medio del cual se garantiza el derecho a la participación en el mercado, se protege el derecho colectivo a la libre competencia y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 181 de 2020 Senado**, por el cual se prioriza los recursos de créditos agropecuarios al sector primario en Colombia y se dictan otras disposiciones.
 - **Proyecto de ley número 158 de 2021 Senado, 182 de 2020 Cámara**, por la cual se declara como patrimonio cultural de la

nación el Cartagena festival de música y se dictan otras disposiciones.

- **Proyecto de ley número 186 de 2020 Senado**, por medio de la cual se adoptan medidas que buscan prevenir y enfrentar actividades de lavado de activos en territorio colombiano por parte de miembros del régimen venezolano y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 187 de 2020 Senado**, por medio del cual se crean medidas para fomentar la restauración de ecosistemas con especies nativas en predios rurales de uso agropecuario y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 189 de 2020 Senado**, por medio de la cual se establece un marco de regulación y control del cannabis de uso adulto, con el fin de proteger a la población colombiana de los riesgos de salud pública y de seguridad asociados al vínculo con el comercio ilegal de sustancias psicoactivas y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 190 de 2020 Senado**, por medio de la cual se impulsan acciones de protección, conservación, investigación y divulgación del patrimonio arqueológico de La Mojana y se estimula un uso más eficiente de los recursos hídricos de la región.
- **Proyecto de ley número 197 de 2021 Senado**, por medio de la cual se promueve la educación inclusiva y el desarrollo integral de niños, niñas y adolescentes con trastornos específicos del aprendizaje.
- **Proyecto de ley número 203 de 2020 Senado**, por medio de la cual se regula el ejercicio de la atención pre hospitalaria y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 206 de 2020 Senado**, por medio de la cual se promueve el trabajo alternativo virtual y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 207 de 2020 Senado**, por medio de la cual se establecen factores para la determinación de la tasa de interés en tarjetas de crédito, se adiciona el artículo 48 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se dictan otras disposiciones en materia de crédito.
- **Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 212 de 2020 Senado**, por medio de la cual se declara la pesca de chinchorro en estacionario velado artesanal (pesca artesanal) de la Bahía de Taganga (Departamento del Magdalena) como Patrimonio Histórico e Inmaterial de la Nación.
- **Proyecto de ley número 215 de 2020 Senado**, por medio del cual se crea el Fondo para el Desarrollo Integral y Reactivación Económica del área metropolitana de Cúcuta.
- **Proyecto de ley número 503 de 2021 Senado, 227 de 2020 Cámara**, por la cual la nación se vincula a la celebración del Bicentenario del primer Congreso general de la República de Colombia celebrado en la Villa del Rosario en 1821 y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 236 de 2020 Senado**, por medio del cual se establece el marco regulatorio de la hoja de coca y sus derivados y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 240 de 2020 Senado**, por medio de la cual se promueve el acceso a la justicia local y rural.
- **Proyecto de ley número 181 de 2021 Senado, 249 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se estimula y fomenta la creación como estrategia para promover la cultura turística local y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 259 de 2020 Senado**, por medio de la cual la nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje al municipio de Bolívar en el departamento del Cauca, con motivo de la celebración de los doscientos años de ser “el cuartel general de los ejércitos libertadores en la campaña del sur y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 260 de 2020 Senado**, por la cual se adoptan disposiciones sobre el suministro de información que fortalezca la comercialización de productos del campo y la industria colombiana.
- **Proyecto de ley número 265 de 2020 Senado**, por medio de la cual se aprueba la «carta de constitución del consejo de países productores de aceite de palma (CPOPC)», adoptada en Kuala Lumpur, Malasia, el 21 de noviembre de 2015.
- **Proyecto de ley número 361 de 2020 Senado, 278 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se rinden honores a la memoria del General Manuel José Bonnet.
- **Proyecto de ley número 171 de 2021 Senado, 362 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se protegen los ecosistemas de manglar y se dictan otras disposiciones”.
- **Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara**, por medio de la cual la Nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 306 de 2020 Senado**, por medio del cual se declara el año

2021 como el “año nacional de los océanos. y se ordena la conmemoración del “día de los océanos el 8 de junio de cada año.

- **Proyecto de ley número 322 de 2020 Senado**, por medio de la cual se regula el cobro de derechos de grado y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 323 de 2020 Senado**, por medio de la cual se promueve la inclusión financiera de seguros, la gestión de riesgos y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 381 de 2021 Senado, 325 de 2020 Cámara**, por la cual se modifica y se le da el carácter de legislación permanente al artículo 2° del Decreto legislativo número 540 de 2020 del Presidente de la República, expedido en el marco del Estado de Excepción de Emergencia Económica, Social y Ecológica y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 332 de 2020 Senado**, por medio del cual se amplían de manera temporal y transitoria los efectos de los artículos 8° y 9° del Decreto-ley 819 de 2020 y el artículo 7° del Decreto-Ley 517 de 2020, y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 357 de 2020 Senado**, por la cual se modifican la Ley 1496 de 2011.
- **Proyecto de ley número 364 de 2020 Senado**, por la cual se crea la categoría de profesionales de policía nacional, se establece el régimen especial de carrera, se dictan normas relacionadas con el bienestar de personal y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 366 de 2020 Senado**, por medio del cual se promueve el consumo interno de carne bovina de origen colombiano y se establecen condiciones de sanidad, bienestar y cuidado animal en el manejo de bovinos con fines de consumo y exportación.
- **Proyecto de ley número 372 de 2020 Senado**, por medio de la cual se dictan las bases de la Política Nacional de Investigación Científica, desarrollo tecnológico e innovación I+D+I para la seguridad farmacéutica y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 179 de 2021 Senado, 443 de 2020 Cámara**, por la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje a la institución educativa técnica Cerveleón Padilla Lascarro del municipio de Chimichagua, César con motivo del quincuagésimo aniversario de su fundación y se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras básicas para la institución.
- **Proyecto de ley número 397 de 2021 Senado**, por la cual la Nación declara *Patrimonio Histórico y cultural a los municipios de Suratá y Matanza, del departamento de Santander, exaltando su condición de escenario para la construcción de la República.*
- **Proyecto de ley número 400 de 2021 Senado**, por la cual se reforma la legislación en materia de deporte, recreación, educación física, actividad física y aprovechamiento del tiempo libre y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 362 de 2020 Senado, 402 de 2020 Cámara**, por medio de la cual la nación se une a la conmemoración de la Batalla de Palo Negro en sus 110 años, se construye una cultura de paz y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 454 de 2021 Senado, 427 de 2020 Cámara**, por medio de la cual la Nación se asocia para rendir público homenaje al municipio de Soledad, en el departamento del Atlántico, exaltando y reconociendo su riqueza cultural y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 507 de 2021 Senado, 445 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la Nación el Festival de Música Vallenata en Guitarra del municipio de Agustín Codazzi en el departamento del Cesar, se exaltan sus 34 años de existencia y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 234 de 2021 Senado, 460 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se promueve el desarrollo socioemocional de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en Colombia.
- **Proyecto de ley número 504 de 2021 Senado, 478 de 2020 Cámara**, por la cual se establecen incentivos para la promoción del deporte nacional.
- **Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara**, por medio del cual se modifica el Decreto legislativo 491 de 2020.
- **Proyecto de ley número 406 de 2021 Senado**, por medio de la cual se adiciona el parágrafo transitorio al artículo 26 de la Ley 1861 de 2017.
- **Proyecto de ley número 407 de 2021 Senado**, por la cual se establece un régimen de transición a colombianos que no han definido su situación militar durante la pandemia a causa del Covid-19 y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 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.

- **Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado**, por la cual el Congreso de la República honra la memoria del abogado profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, en reconocimiento a su labor diplomática, social y política.
- **Proyecto de ley número 413 de 2021 Senado**, por la cual se dictan normas relacionadas con el sistema de pagos, el mercado de capital y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 440 de 2021 Senado**, por medio de la cual se exalta los conocimientos y prácticas asociadas a la producción tradicional y ancestral de la panela, mieles vírgenes y productos que se extraigan de ellos como patrimonio cultural e inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 461 de 2021 Senado**, por medio del cual se aprueba el tratado de Beijín sobre interpretaciones y ejecuciones audiovisuales, adoptado por la conferencia diplomática sobre la protección de las interpretaciones y ejecuciones audiovisuales, en Beijín, el 24 de junio de 2012”. (INTERPRETACIONES Y EJECUCIONES AUDIOVISUALES BEIJÍN)
- **Proyecto de ley número 462 de 2021 Senado**, por medio de la cual se aprueba el “convenio marco de cooperación entre la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía., suscrito en Bogotá, el 10 de febrero de 2015. (CONVENIO MARCO COOPERACIÓN TURQUÍA)
- **Proyecto de ley número 463 de 2021 Senado**, por medio de la cual se aprueban el “Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [artículo 50 a)], y el “Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [artículo 56], firmados en Montreal, Canadá, el 6 de octubre de 2016.
- **Proyecto de ley número 491 de 2021 Senado, 252 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se adoptan medidas para promover los emprendimientos productivos de las comunidades negras, afro colombianas, raizales y palenqueras, y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 500 de 2021 Senado, 582 de 2021 Cámara**, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República exalta, promueven, dignifican y fortalecen el oficio cultural de la tejeduría en palma de iraca (*carludovica palmata*) el sombrero aguadeño de Caldas, y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 506 de 2021 Senado, 444 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la Nación el Festival Nacional de la Tambora y la Guacherna en el municipio de Tamalameque en el departamento del Cesar, se exaltan sus 37 años de existencia y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 495 de 2021 Senado, 515 de 2021 Cámara**, por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 120 años de fundación del municipio de Sevilla, departamento del Valle del Cauca, rinde homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 02 de 2021 Senado**, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.
- **Proyecto de ley número 10 de 2021 Senado**, por medio de la cual se modifica el artículo 2º de la Ley 51 de 1986.
- **Proyecto de ley número 22 de 2021 Senado**, por medio de la cual se eliminan la libertad condicional, redenciones y demás beneficios judiciales o administrativos para quienes cometen delitos sexuales y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 28 de 2021 Senado**, por el cual se establece la conformación e integración de las juntas regionales y nacional de la calificación de invalidez y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 37 de 2021 Senado**, por la cual se faculta la redención de pena privativa de la libertad mediante el fortalecimiento de los derechos humanos para la formación en valores cívicos, sociales, éticos y bioéticos en los establecimientos de reclusión.
- **Proyecto de ley número 40 de 2021 Senado**, por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los 50 años de la fundación del municipio de Dosquebradas en el departamento de Risaralda y rinde homenaje a los dosquebradenses.
- **Proyecto de ley número 70 de 2021 Senado**, por medio de la cual se decretan medidas para la superación de barreras de acceso a anticonceptivos en el sistema de salud colombiano.
- **Proyecto de ley número 76 de 2021 Senado**, por medio de la cual se otorga cuota de sostenimiento con cargo a la pensión del cónyuge culpable en el divorcio, a favor del inocente.
- **Proyecto de ley número 227 de 2021 Senado, 083 de 2021 Cámara**, por medio del cual se crea el fondo de estabilización de precios de la panela y mieles y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 88 de 2021 Senado**, por la cual se dictan condiciones para la educación cívica, ética y ciudadana de todos los niños, niñas y adolescentes.
- **Proyecto de ley número 90 de 2021 Senado**, por el cual se introducen disposiciones anti-Slapp en el ordenamiento jurídico colombiano y se modifica el Código General del Proceso y

la Ley 906 de 2004, con el fin de erradicar el acoso judicial o litigioso dirigido a cercenar los derechos a la libertad de expresión, información y asociación.

- **Proyecto de ley número 91 de 2021 Senado**, por el cual la nación rinde público homenaje al maestro en música Oreste Síndici y al municipio del Nilo (Cundinamarca) y se vincula a la celebración del centenario de la adopción del Himno Nacional de la República de Colombia.
- **Proyecto de ley número 99 de 2021 Senado**, por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 117 de 2021 Senado**, por medio de la cual se modifican los incisos 2 y 3 del artículo 376 de la Ley 599 de 2000.
- **Proyecto de ley número 126 de 2021 Senado**, por medio de la cual se reconoce a las bandas de marcha y todas sus acepciones como sector cultural, educativo y patrimonio de la Nación; para garantizar los derechos laborales, culturales, educativos tanto de las agrupaciones como de sus directores en Colombia y se crea el Programa Nacional de Bandas de Marcha -Ley José Eulogio Mayorga Gómez.
- **Proyecto de ley número 128 de 2021 Senado**, por medio de la cual se establecen lineamientos para el manejo integral del fuego, la reducción del riesgo por incendios de la cobertura vegetal y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 129 de 2021 Senado**, por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 715 de 2001 y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 133 de 2021 Senado**, por medio del cual se introduce la figura de la experimentación, se adiciona la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, se adiciona la Ley 1437 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 134 de 2021 Senado**, por medio de la cual se promueve la inclusión productiva de los jóvenes y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 161 de 2021 Senado**, por medio de la cual se promueve la inclusión productiva de los jóvenes y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 166 de 2021 Senado**, por medio del cual se declara el 15 de marzo como el Día Nacional de la Educación y la Inclusión Financiera, y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 174 de 2021 Senado**, por medio del cual la Nación exalta la memoria, vida y obra del docente, constituyente, sindicalista y político colombiano Abel Rodríguez Céspedes por su aporte al Sistema Educativo en Colombia.
- **Proyecto de ley número 176 de 2021 Senado**, por medio de la cual se aprueba el “Tratado Internacional sobre los recursos fitogenéticos para la alimentación y la agricultura”, adoptado por el 31 periodo de sesiones de la conferencia de la FAO, en Roma, el 3 de noviembre de 2001.
- **Proyecto de ley número 177 de 2021 Senado**, por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Conferencia de La Haya de derecho internacional privado”, adoptado en La Haya en la Séptima Sesión de la Conferencia, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005 durante la vigésima sesión de la conferencia.
- **Proyecto de ley número 228 de 2021 Senado, 432 de 2020 Cámara**, por medio del cual se modifican los artículos 3° y 5° de la Ley 1725 de 2014.
- **Proyecto de ley número 174 de 2020 Senado**, por medio del cual se declara al río Grande de la Magdalena como hidro vía y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 220 de 2021 Senado**, por medio de la cual se aprueba el «protocolo adicional del acuerdo comercial entre la Unión Europea y sus estados miembros, por una parte, y Colombia y el Perú, por otra, para tener en cuenta la adhesión de la República de Croacia a la Unión Europea» suscrito en Brúcelas, el 30 de junio de 2015.
- **Proyecto de ley número 257 de 2021 Senado, 104 de 2021 Cámara**, por medio del cual la nación se asocia a la conmemoración del centenario del municipio de Quimbaya, departamento del Quindío, rinde homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.
- **Proyecto de ley número 288 de 2021 Senado, 110 de 2021 Cámara**, por medio del cual se enaltecen el paisaje cultural cafetero de Colombia (PCCCC), se articula con los planes de desarrollo departamentales y municipales y se dictan otras disposiciones.

Están hechos los anuncios de proyectos de ley y de acto legislativo para la siguiente sesión plenaria, señora Presidenta y la Secretaría registra la presencia del Senador José David Name Cardozo y el Senador Juan Felipe Lemos Uribe ¿cuántas rayas tiene un tigre Senador? 3 bien, gracias, tres y cero gracias, señora Presidenta continuamos con quórum decisorio.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

III

Consideración y aprobación de las actas número: 34 correspondiente a la sesión ordinaria mixta del día 6 de diciembre de 2021, publicada en la Gaceta del Congreso número 234 de 2022

Por Secretaría se informa que se encuentra publicada el acta número 34 en la **Gaceta del Congreso** número 234 de 2022.

Los Honorables Senadores Juan Felipe Lemos Uribe, Paloma Susana Valencia Laserna y Alejandro Corrales Escobar dejan las siguientes constancias.



La Presidencia somete a consideración de la plenaria el acta número 34 en la *Gaceta del Congreso* número 234 y, cerrada su discusión, esta les imparte su aprobación.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

IV

Objeciones del señor Presidente de la República, a proyectos aprobados por el Congreso Con Informe de Comisión

Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al informe de objeciones.

Por Secretaría se da lectura al informe para segundo debate presentado por la Comisión Accidental designada por la Presidencia, para estudiar las objeciones formuladas por el Ejecutivo al Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara.

“por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020”.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez.

Palabras del honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez:

Gracias señora Presidente, señoras, señores Senadores, este momento del trámite que corresponde a la consideración de esta plenaria de las objeciones presidenciales está presidido por el concepto superior de la conveniencia nacional, en la entendible preocupación del Presidente, frente a la subsistencia a la emergencia sanitaria, ha hecho observaciones, pero hemos considerado pertinente insistir en el proyecto de ley, porque aquí estamos ante el trámite de los términos del tiempo; el tiempo querido Senador Andrés García, el tiempo es la medida del hombre, porque el mismo tiempo es Dios, ahí está cifra la existencia misma y aquí por días y por horas se muere la gente, porque no le responden al

derecho fundamental de la petición que está consagrada en el artículo 23 de la Constitución Nacional. Por eso honorables Senadores, Senadoras este no es un trámite en un duelo referente al Gobierno y al Parlamento, este no es un pulso de manos es la consideración y la reconsideración en nuestro caso de la conveniencia de volver a los términos originales en que se deben responder los derechos de petición.

Honorable Senador Yezid García, el proyecto de ley busca entonces restablecer los términos de la respuesta del derecho de petición tal como el Congreso la reglamento en la Ley 1437 del 2012. El Gobierno con los poderes especiales de la emergencia extendió los términos para la respuesta que fue entendible en su momento Senadora Aída Avella, porque en ese momento padecíamos una pandemia, las circunstancias del mundo y del hombre habían cambiado. Ahora hemos vuelto a la normalidad si se puede llamar normalidad la sociedad en que vivimos, por eso el parlamento debe insistir en que volvamos al marco regulatorio, al marco legal original y este proyecto cuya autora es la Representante a la Cámara Juanita Goebertus, es pertinente y es conveniente, por fuera de que se ajusta a la normatividad porque hoy hemos recuperado en gran parte los empleos la normalización de la vida y las muertes por Covid-19 se han mermado a su mínima expresión.

De tal manera que no hay justificación para que lo demás siga volviendo a la normalidad y el derecho de petición fundamental que tienen los colombianos se mantengan lo excepcional, el trabajo virtual aún existe y existirá, pero no por ello hay una argumentación que valide el mantenimiento de las tardías respuesta a los derechos de petición que hoy en Colombia sobre el firmamento muchas veces de vivir o morir, por fuera de nuestras deficiencias sistemáticas el derecho de petición vino a ajustar los tiempos de nuestra sociedad y debemos volver a su original concepción y su medida; de tal manera que las objeciones presidenciales si bien, tienen comprensible relación con la emergencia sanitaria que ya vemos que es inconveniente que se prolongue, bajo el signo de emergencia sanitaria, Senadora Angélica Lozano, se están haciendo y continúan haciendo atropellos a la ley por cuenta de lo excepcional.

Lo excepcional se justifica frente a lo excepcional, pero lo excepcional en la vida de lo normal regulado por las leyes no puede ser un argumento, una fórmula para evadir la normatividad que nos regula, que nos reglamenta la vida social. Por eso señoras y señores Senadores yo les pido que al momento de considerar nuestra insistencia en la conveniencia de este proyecto de ley, no acudamos a un modelo sistemático de Gobierno, oposición, parlamento, sino a la conveniencia nacional que estableció desde hace tiempo que el ciudadano pudiera defenderse del silencio de las autoridades, que el hombre colombiano tenga esta herramienta y que vuelva a sus tiempos, a los tiempos de Dios y a los tiempos que los hombres hemos acordado cuando hemos vuelto a tener una vida relativamente normal.

Por lo que yo le pido al Senado en su plenaria que insista en el proyecto de ley y el señor presidente de la nación firme y suscriba este proyecto que a todas luces conviene al país, a su tiempo, a su época y a su porvenir, muchas gracias señora Presidenta.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside la sesión, manifiesta:

A usted Senador Name muchas gracias. Señor secretario por favor dé lectura nuevamente a la proposición con que termina el informe de las objeciones, para proceder a su votación nominal.

El Secretario de la Corporación doctor Gregorio Eljach Pacheco informa:

Bueno la proposición final del informe sobre las objeciones presidenciales dice: En cumplimiento a la

designación hecha por la mesa directiva del Senado de la República y de la Cámara de Representantes como miembro de la Comisión Accidental integrada para evaluar las objeciones presentadas por el presidente de la República, al **Proyecto de ley 476 de 2021 Senado - 448 de 2020 Cámara**, por medio del cual se modifica el Decreto Legislativo 491 de 2020, en mérito de lo presentado en el informe le solicitamos a la plenaria de la Cámara de Representantes y al senado de la República:

1. Rechazar las objeciones presentadas por el Presidente de la República e insistir en el proyecto de ley mencionado.

2. Una vez finalizado el trámite en las corporaciones a través de la Secretaría de la Cámara de Representantes remitir a la Secretaría jurídica de la Presidencia de la República para que en cumplimiento de los artículos 167 de la Constitución Política y 199 de la Ley 5ª de 1992 sancione el presente proyecto de ley. Esa es la proposición con que termina el informe de objeciones Presidenta.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside la sesión, manifiesta:

Es decir, que votando “sí”, se apoya la insistencia en el trámite del proyecto y votando “no”, entonces se respaldan las objeciones. Señor secretario por favor abra el registro.

El Secretario de la Corporación doctor Gregorio Eljach Pacheco informa:

Está abierto el registro para votar las objeciones. Una explicación antes de votar, la proposición, pide que se le nieguen las objeciones al Presidente, si se vota por el “sí”, se aprueba la proposición se le están negando al presidente las objeciones y tiene que seguir el trámite, si se vota “no” es que no están acompañando la proposición y se está aceptando lo que el presidente objetó, sí o sea si votan “sí” se rechaza unas sujeciones, si votan “no” se aceptan las objeciones. El Senador ponente está solicitando la palabra señora Presidenta.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside la sesión, manifiesta:

Se suspende la votación, porque no hay claridad sobre la forma en que se vota, Senador Iván Name por favor denos luces.

Recobra el uso de la palabra el honorable Senador Iván Leonidas Name Vásquez:

Señora Presidenta muchas gracias por su generosa disposición, sí es bueno hacer la aclaración señoras, señores de todas las bancadas para volver a decir.

Gracias señora Presidenta, ciertamente las campañas presidenciales están afectando la atención de los trámites que requerimos de nuestras leyes, por lo que es bueno que su señoría pida la atención, aquí parece que el partido Conservador tiene una convención en este momento, Senador Barguil muchas gracias, usted que es un Senador irremplazable, Senador primo Sammy Merheg, el primo Fabio ya llegó, Senador Amín, honorables Senadores es bueno atender este momento porque hay quienes se mueren esperando las respuestas a sus derechos de petición, esto parece que fuese un proyecto de trámite menor y no es un proyecto que nos enfrente al Gobierno, porque entendemos su preocupación pero prontamente va a desaparecer la emergencia sanitaria.

Señora Presidente, por eso insistimos ante la plenaria del Senado, que insista en la sanción presidencial, para que el presidente de la nación avale el presente proyecto de ley que va a salvar vidas, porque va a volver a los términos naturales, originales de la respuesta a los derechos de petición, no es Senador Ernesto Macías, un proyecto de menor cuantía tiene un valor en el tiempo, en la vida y la salud de los colombianos, por lo que yo le pido a sus señorías todos, que

por favor insistamos en su sanción por parte del Presidente de la nación por la conveniencia que esta plenaria del Senado le otorgue, de tal manera que votar “sí”, es avalar el proyecto de ley, rechazando las objeciones presidenciales y votar “no”, sería entonces aceptarlas, señora presidenta muchas gracias.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside la sesión, manifiesta:

Gracias Senador, nos queda claro que usted está solicitando votar “sí”, en la siguiente votación. Señor secretario por favor vamos a iniciar nuevamente la votación, por favor abra el registro.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el Informe en el cual se declaran infundadas las Objeciones formuladas por el ejecutivo al Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara, y cerrada su discusión abre la votación e indica a la Secretaría abrir el registro electrónico para proceder en forma nominal.

La Presidencia cierra la votación e indica a la Secretaría cerrar el registro electrónico e informar el resultado de la votación.

Por Secretaría se informa el siguiente resultado:

Por el Sí: 58

Total: 58 Votos

Votación Nominal al informe de objeciones presentadas por el ejecutivo al Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara.

por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020

Honorables Senadores

Por el Sí

Amín Escaf Miguel

Amín Saleme Fabio Raúl

Araújo Rumié Fernando Nicolás

Arias Castillo Wilson Neber

Avella Esquivel Aída Yolanda

Barguil Assis David Alejandro

Castañeda Gómez Ana María

Castellanos Emma Claudia

Cepeda Castro Iván

Cepeda Sarabia Efraín José

Chagüi Spath Ruby Helena

Corrales Escobar Alejandro

Cristo Bustos Andrés

Díaz Contreras Édgar de Jesús

Durán Barrera Jaime Enrique

Fortich Sánchez Laura Ester

Gallo Cubillos Julián

Galvis Méndez Daira de Jesús

García Abello Yezid Rafael

García Gómez Juan Carlos

García Zuccardi Andrés Felipe

Gaviria Vélez José Obdulio

Gnecco Zuleta José Alfredo

Guerra de la Espriella María del Rosario

Guevara Jorge Eliécer

Henríquez Pinedo Honorio Miguel

Holguín Moreno Paola Andrea

Hoyos Giraldo Germán Darío

Lemos Uribe Juan Felipe

Lobo Chinchilla Didier

López Maya Alexander

Lozano Correa Angélica Lisbeth

Macías Tovar Ernesto
 Martínez Aristizábal Maritza
 Mejía Mejía Carlos Felipe
 Merheg Marín Juan Samy
 Mota Solarte Carlos Fernando
 Name Cardozo José David
 Name Vásquez Iván Leonidas
 Ortiz Nova Sandra Liliana
 Pacheco Cuello Eduardo Emilio
 Paredes Aguirre Miryam Alicia
 Pérez Vásquez Nicolás
 Ramírez Cortés Ciro Alejandro
 Ramírez Lobo Sandra Silva
 Rodríguez González John Milton
 Rodríguez Rengifo Roosevelt
 Romero Soto Milla Patricia
 Serpa Moncada Horacio José
 Suárez Vargas John Harold
 Tamayo Tamayo Soledad
 Torres Victoria Pablo Catatumbo
 Trujillo González Carlos Andrés
 Valencia González Santiago
 Valencia Laserna Paloma Susana
 Villalba Mosquera Rodrigo
 Zabarain Guevara Antonio Luis
 Zúñiga Iriarte Israel Alberto
 19. IV. 2022

En consecuencia, ha sido aprobado el Informe en el cual se declaran infundadas y fundadas las Objeciones al Proyecto de ley número 473 de 2021 Senado, 448 de 2020 Cámara.

Bogotá D.C., marzo de 2022

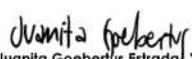
Señor
 Juan Diego Gómez Jiménez
Presidente
 Senado de la República

Señora
 Jennifer Kristin Arias Falla
Presidenta
 Cámara de Representantes

Referencia: Informe de rechazo de las objeciones presidenciales por inconveniencia al proyecto de ley 448 de 2020C – 473 de 2021S "Por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020".

En cumplimiento a la designación hecha por la Mesa Directiva del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, como miembros de la Comisión Accidental integrada para evaluar las objeciones presentadas por el señor Presidente Iván Duque Márquez al proyecto de la referencia, nos permitimos rendir informe sobre las mismas.

Cordialmente,


 Juanita Goebertus Estrada
 Representante a la Cámara


 Iván Name Vásquez
 Senador


 Julio César Triana Quintero
 Representante a la Cámara


 Miguel Ángel Pinó Hernández
 Senador

Informe de rechazo de las objeciones presidenciales por inconveniencia al proyecto de ley 448 de 2020C – 473 de 2021S "Por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020".

Por medio del oficio recibido el 23 de marzo de 2022, el señor Presidente del Senado de la República, Juan Diego Gómez Jiménez, designó a los suscritos senadores como miembros de la Comisión Accidental para el estudio de las objeciones presidenciales al Proyecto de Ley 448 de 2020C – 473 de 2021S "Por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020".

De la misma manera, por medio del oficio recibido el 23 de marzo de 2022, la señora Presidenta de la Cámara de Representantes, Jennifer Kristin Arias Falla designó a los suscritos representantes como miembros de la comisión.

En virtud de la designación hecha, a continuación presentamos el siguiente informe:

I. CONSIDERACIONES PROCEDIMENTALES

En primer lugar, hay que precisar la oportunidad de la presentación de las objeciones por parte del Presidente de la República. Conforme al artículo 166 de la Constitución, el Presidente cuenta con 6 días hábiles para objetar proyectos de ley de un máximo de 20 artículos. De acuerdo con la Corte Constitucional, dicho término empieza a contar a partir del día hábil siguiente a la recepción del proyecto para sanción presidencial. Para el asunto que nos convoca, esto sucedió el 14 de diciembre de 2021, por tanto, el plazo para objetar era el 22 de diciembre de 2021. El señor Presidente radicó el documento ante el Congreso de la República el pasado 22 de diciembre, como consta en la Gaceta 1912 de 2021.

II. CONSIDERACIONES SOBRE LAS OBJECIONES

El Gobierno Nacional inicia el informe de objeciones recordando el establecimiento del estado de emergencia económica, social y ecológica desde el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020. Además, hace un recuento del marco legal con el que respondió a la crisis sanitaria por medio de un estado de emergencia sanitaria desde el 12 de marzo de 2020 (Resoluciones 380 y 385 del Ministerio de Salud). Teniendo en cuenta las continuas regulaciones durante la declaración de la pandemia por parte de la OMS, el informe señala que la ampliación de términos

de respuesta a las solicitudes establecida en el Decreto Legislativo 491 de 2020 era necesaria porque "la pandemia aumentó considerablemente la utilización y tráfico de los canales virtuales de las autoridades, y para la atención de las peticiones de los ciudadanos desde los hogares de los servidores públicos y contratistas encargados de responderlas, era necesario asumir un tiempo adicional para la adecuación en la medida en que no todas cuentan con servidores de última tecnología". Además, señala que la posibilidad de suspensión de términos de las actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa también era necesaria en tanto las autoridades "podrían verse obligadas a cerrar puntos de atención al público para proteger la salud o la vida de los servidores públicos".

Después de estas consideraciones iniciales, el informe de objeciones remitido al Congreso de la República se divide en tres partes, que se pueden resumir de la siguiente manera.

En primer lugar, el Gobierno argumenta que el proyecto de ley es inconveniente "ante la continuación de la crisis sanitaria derivada del SarsCov2/Covid-19". Acto seguido, señala el crecimiento "imprevisible e incierto del contagio del Nuevo Coronavirus (COVID-19) y del surgimiento indeterminado y descontrolado de nuevas variantes" y, con ello, la necesidad de prorrogar la emergencia sanitaria en 8 ocasiones. Señala, además, que a 14 de diciembre de 2021 se había alcanzado solo el 52,3% de la población con esquema completo, por lo que la inmunidad de rebaño aún se encontraba lejos de llegar. Por último, el Gobierno Nacional hace referencia al reporte allegado por el Director de Epidemiología y Demografía del Ministerio de Salud, relativo a la existencia de un incremento de casos y aparición de nuevas variantes, entre ellas la Variante Ómicron, que para diciembre del 2021 era la principal preocupación por su alto nivel de contagio e impacto sobre no vacunados.

En segundo lugar, el informe se refiere a una inconveniencia debido a la "continuidad y agravación de las razones que dieron origen a la ampliación de los términos". Así, el Gobierno manifiesta que "ante la necesidad súbita de la utilización de los canales virtuales, los servidores públicos se han visto abocados a un aumento injustado de peticiones que en muchos casos desbordan las capacidades de respuesta". Señala nuevamente la posibilidad de un "recrecimiento de la pandemia a lo largo de una cuarta ola de contagios con la llegada de la variante Ómicron al país", con lo cual es necesario continuar con la ampliación por la necesidad de revisar muchas veces archivos físicos o atención de la alta demanda de peticiones. De la misma manera resalta que de retomar los plazos establecidos en la Ley 1755, "se podría desbordar la utilización de la acción de tutela para presionar las respuestas en 10 días".

Por último, el Gobierno afirma que los fundamentos fácticos y jurídicos recordados por la Corte Constitucional al analizar la ejecutividad del Decreto Legislativo 491 siguen vigentes. Así pues, procedió a recopilar de manera extensa los aportes de la

sentencia C-242 de 2020, específicamente los apartes en donde la Corte reconoció una necesidad fáctica para reglamentar lo establecido en el Decreto Legislativo mencionado, así como aquellos en donde la Corte estudió la proporcionalidad de las medidas al hacer un análisis de constitucionalidad.

A continuación, se procederá a responder a estas objeciones en tres acápiteles, señalando (i) la evolución de las medidas del Gobierno Nacional para conjurar la crisis causada por el coronavirus COVID-19; (ii) la satisfacción de otros derechos por medio del ejercicio del derecho de petición y otras afectaciones a derechos causadas con el Decreto Legislativo 491; y, por último (iii) algunas consideraciones en torno a la referencia a la sentencia C-242 de 2020. Con ellos, se sostendrá la conveniencia del proyecto de ley objetado, de conformidad con el trámite que se le dio en el Congreso de la República.

1. Sobre la evolución de las medidas del Gobierno Nacional para conjurar la crisis causada por el coronavirus COVID-19

Como lo señaló el Gobierno Nacional en las objeciones presentadas, la emergencia sanitaria fue declarada desde marzo 12 del 2020 y ha sido prorrogada a través de las Resoluciones 844, 1462 y 2230 del 2020; 222, 738, 1315 y 1913 de 2021; y 304 de 2022, para un total de 8 veces.

A su vez, el Instituto Nacional de Salud reporta que, a partir del 26 de diciembre del 2021, la variante Ómicron prevalece con respecto a otras, siendo en la actualidad la que se presenta en más del 90% de los casos¹. Ahora bien, aunque los expertos señalan que aún no es preciso hablar del fin de la COVID-19, sí han iniciado los debates acerca de pasar de una pandemia a una "endemia"². Las anteriores consideraciones, como bien lo han señalado las autoridades, no implican la desatención a medidas que han procurado mantener un comportamiento de casos de contagios bajo bajo, sino un paulatino regreso a las condiciones previas al inicio de la pandemia en los distintos sectores de la vida en sociedad.

Lo anterior pasa por retornar al normal funcionamiento del Estado en su conjunto y de los funcionarios que laboran en distintos niveles y sectores del mismo en pro de la atención de los ciudadanos a los que deben su servicio. Así lo ha considerado el mismo Gobierno Nacional cuando estableció, dentro de los prórrogas a la emergencia sanitaria, la necesidad de que "los responsables de las actividades sociales, económicas y del Estado [garanticen] las condiciones de bioseguridad

¹ Consultar: <https://www.ins.gov.co/Noticias/Paginas/coronavirus-omega.aspx>
² "Ómicron sí es menos agresiva, pero no es un resfriado común: Álvarez" Ministerio de salud y Protección Social. Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/omicron-si-es-menos-agresiva-pero-no-es-un-resfriado-comun-alvarez.aspx>

para el retorno gradual y progresivo al entorno laboral, de acuerdo con las diferentes estrategias de organización [...]".

Por otro lado, el Ministro de Salud ha resaltado de manera reciente la posibilidad de que este tránsito a una "endemia prolongada" sea una realidad en la medida en que las nuevas cepas mantengan el nivel bajo de afectación que actualmente presenta el país bajo la predominante variante "Ómicron", y siempre que se continúe avanzando en el Plan de Vacunación que inició en febrero del 2021.

Tal y como lo ha celebrado en diversos escenarios el Gobierno Nacional, en lo que va de la crisis, el Plan de Vacunación ha logrado una cobertura de vacunación que a corte de 21 de marzo del 2022 presenta un 66,8% de los habitantes con esquema completo en Colombia, con 34.454.380 de personas³. La priorización que realizó el Decreto 109 de 2021 con sus modificaciones, de hecho, permitió que un amplio número de empleados públicos y trabajadores oficiales accedieran de manera prioritaria al esquema de vacunación, justamente con la intención primaria de disminuir los contagios, al tiempo que se garantizaba la continuidad de la prestación de sus servicios en los diversos sectores del Estado en los que estos se desempeñan.

En buena hora ha sido interés del Gobierno Nacional incentivar la culminación del esquema de vacunación por parte de servidores públicos y trabajadores oficiales. En el Decreto 1615 del 30 de noviembre de 2021, lo hizo estableciendo que aquellos que completaran su esquema de vacunación durante el mes de diciembre pasado, podrían acceder a un día de descanso.

Al mismo tiempo, mediante la última Directiva Presidencial al respecto (Directiva 4 del 9 de junio del 2021), el Presidente de la República señalaba que los servidores públicos y colaboradores del Estado deben liderar y apoyar de manera "responsable, diligente, comprometida, y consecuente las medidas que se adapten para superar, de la mejor forma posible, las consecuencias generadas por la pandemia del nuevo Coronavirus COVID-19". Por ello, el Presidente dictaminó que los servidores públicos y colaboradores del Estado en las entidades públicas del ejecutivo en el orden nacional deberían retornar a las labores de forma

³ Numeral 2.10 del artículo 2 de la Resolución 1315 del 27 de agosto de 2021. "Por la cual se proroga la emergencia sanitaria por el coronavirus COVID-19 declarada mediante Resolución 385 de 2020, prorrogada por las Resoluciones 844, 1462, 2230 de 2020, y 222 y 738 de 2021".
⁴ Revista Semana. "Colombia iniciará una epidemia prolongada de coronavirus: Minsalud". Febrero 4 de 2022. Disponible en:

⁵ Consultar: <https://www.minsalud.gov.co/salud/publica/Vacunacion/Paginas/Vacunacion-covid-19.aspx>

presencial en cada uno de los municipios en que se encuentren sus instalaciones, conforme a lo que se cuida deparar y en su término. Adicionalmente, estableció que aquellos que hayan completado el esquema de vacunación, deben regresar al servicio presencial.

Los anteriores consideraciones dan cuenta de que, si bien el comportamiento del coronavirus COVID-19 requiere de un constante análisis de escenario cambiante a medida que surgen nuevos variantes y comportamientos, la experiencia en el manejo del aislamiento, que pasó de ser "preventiva y obligatoria" a un "aislamiento selectivo y distanciamiento individual responsable" da cuenta de una evolución en la manera en la que el Estado ha respondido ante la crisis y, por ende, en la que sus servidores y colaboradores deben responder a la misma.

A pesar de la posible llegada de nuevos variantes, lo cierto es que las condiciones en las cuales se encuentran servidores públicos y trabajadores oficiales al inicio de la emergencia sanitaria no son las que se presentan en la actualidad, dos años después de su inicio y habiendo adquirido la experiencia para gestionar la atención a los usuarios durante este tiempo. Más aún, con un avance en la vacunación que ha llevado a que las recomendaciones del Gobierno para las entidades del Estado sean: el retorno gradual y progresivo al entorno laboral de manera presencial.

Sumado a lo anterior, el Gobierno manifiesta que la utilización de canales virtuales por parte de la ciudadanía ha implicado un aumento en el ejercicio del derecho de petición, y por lo tanto un flujo de peticiones mayor que debe ser resuelto en tiempos que, debido al aislamiento obligatorio del inicio de la emergencia, son demasiado cortos para las autoridades.

Herró a este argumento, primordialmente, es necesario señalar que la utilización de nuevas tecnologías por parte de la ciudadanía para acceder a los servicios e información del Estado, contrario a ser un inconveniente, es un avance que responde a pilas esenciales que orientan la función pública como la transparencia, la eficiencia, la economía y la publicidad. Por ello, este tipo de fenómenos no puede responderse desde una mirada absoluta en la que los términos de respuesta continúan siendo amplificados por una vía no convencional y menos democrática (un Decreto Legislativo) cuyo propósito inicial era responder a un estado de cosas que ha ido evolucionando. Esto es así, porque si a raíz del aislamiento preventivo obligatorio la ciudadanía conoció y aprendió el uso de herramientas tecnológicas para acceder a sus salientes sin necesidad de presentarse de manera física ante las autoridades, es muy probable que el retorno progresivo a la presencialidad no revierte dichas transiciones.

Por el contrario, se requiere una respuesta a la altura de lo que representa el tránsito hacia los nuevos tecnologías por parte de los ciudadanos. No poro necesariamente por que las entidades del Estado y demás autoridades garanticen

el derecho fundamental de petición dentro de los términos que el legislador estatutario estableció para el efecto.

Por otro lado, de la exposición por el Gobierno Nacional en el Informe de objeciones se puede concluir que los fundamentos de los artículos 5 y 6 del Decreto Legislativo 491 de abril de 2020 se basaron en la creación de mecanismos de diligencia que permitieron dar un plazo más amplio para cumplir con la respuesta a las peticiones, mientras en paralelo se tomaban otras medidas que pudieran garantizar los derechos de los ciudadanos dentro de los plazos normales establecidos en la ley.

Es importante señalar que, si bien es innegable que el acceso a la infraestructura tecnológica no es equivalente en todas las regiones del país, el propósito de ampliar un plazo y de permitir una suspensión de actuaciones administrativas y jurídicas, desde en sede administrativa implicaba la adecuación de medidas mientras las condiciones de la normalidad podían retornar. Aunque es una realidad que las capacidades de infraestructura tecnológica en las entidades del Estado son muy bajas especialmente en los territorios alejados de los capitales, no se haría un énfasis en esta discusión por cuenta de esta deuda histórica y permanente en una prórroga injusta de los términos en razón de ello.

De lo que verdaderamente se trata es de restablecer los tiempos que el legislador, dentro de su libertad de configuración, consideró pertinentes para la respuesta a todas las solicitudes que realiza la ciudadanía ante las autoridades.

2. Sobre la satisfacción de otros derechos por medio del ejercicio del derecho fundamental de petición y otras afectaciones a derechos con las medidas del Decreto Legislativo 491

El ejercicio del derecho fundamental de petición implica en la mayoría de las ocasiones la satisfacción de muchos otros derechos que se encuentran íntimamente en las peticiones y solicitudes de la formación. En un espectro de los usos que se le da al ejercicio del derecho de petición, existen múltiples derechos fundamentales que son usualmente asociados a la presentación de una petición, bien sea o acceso a la información pública, la salud, la educación, el acceso a servicios públicos administrativos, entre muchos otros.

Ahora bien, en el informe de objeciones el Gobierno argumenta que la ampliación de términos para atender peticiones no aplica a las peticiones relativas a la efectividad de otros derechos fundamentales. Aunque el parágrafo del artículo 3 del Decreto Legislativo 491 así lo contempla, lo cierto es que el llamado de distintos sectores de la sociedad parece evidenciar que esto no está teniendo efectos en

la práctica. La Liga contra el Silencio⁴ señaló con preocupación, por ejemplo, el debilitamiento del ejercicio de la labor periodística (si antes la entrega de información estaba llena de demoras, ahora nunca llega lo solicitado). Igual llamado han hecho organizaciones como la Fundación para la Libertad de Prensa y la Asociación Colombiana de Medios de Información.

La Liga contra el Silencio también señaló las dificultades para organizaciones que trabajan temas de migración y refugio, las cuales han vivido obstáculos para resolver temas relacionados con el status migratorio de las personas y otros asuntos que tocan los derechos fundamentales de poblaciones vulnerables.

En igual medida, como miembros del Congreso de la República hemos tenido experiencias de primera mano en las que es posible observar que incluso teniendo en cuenta regulaciones especiales como solicitudes relacionadas con el control político propio de la rama legislativa, los plazos regulares no son respetados por parte de las entidades del Estado.

No obstante, aun tratándose de derechos que no son fundamentales, los aislamientos y ajustes logísticos e institucionales causados por la pandemia han contribuido a obstaculizar el acceso a derechos en toda clase de situaciones, que se ven afectadas al tener plazos de respuesta superiores a un mes desde hace dos años.

Finalmente, la continuidad de una medida que faculte a la suspensión de términos en actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa, ha mantenido una inseguridad jurídica de los involucrados en dichas actuaciones. Si esta habilitación para la suspensión fue pensada con el propósito de dar un plazo razonable a aquellas actuaciones que debían hacerse de manera presencial, dos años y varios decretos de reactivación económica y retorno gradual después, es loable decir que las razones que le dieron origen han cambiado.

En conclusión, la emergencia sanitaria que dio origen a la ampliación de los términos y a la habilitación de suspender actuaciones no se ha agravado, y si bien es cierto que aún persiste la presencia del coronavirus COVID-19 en las dinámicas sociales del país, dicha continuación no puede representar la perpetuidad de medidas que tenían sentido al inicio de un aislamiento preventivo obligatorio, pero no así en un escenario de retorno a las labores presenciales de todos los colaboradores del Estado.

⁴ "Los retos de acceder a la información en Colombia (con y sin pandemia)". Liga contra el Silencio. Mayo 7 de 2020. Disponible en: <https://ligacontraelsilencio.com/2020/05/07/los-retos-de-acceder-a-la-informacion-en-colombia-con-y-sin-pandemia/>

3. Sobre la referencia por parte del Informe de objeciones a la sentencia C-242 de 2020

El Informe de objeciones hace una referencia extensa a la sentencia C-242 de 2020 en donde la Corte Constitucional declaró las medidas de los artículos 5 y 6 del Decreto Legislativo 491 inexequibles. Si bien el pronunciamiento de la Corte es indispensable para entender las razones por las cuales la medida fue declarada acorde con la Constitución al momento de su consideración (julio de 2020), es necesario recordar que las objeciones presentadas por el Señor Presidente son de inconveniencia y no de inconstitucionalidad. Por ello, los argumentos de la Corte Constitucional en los que se analiza la proporcionalidad de una medida para su examen de constitucionalidad, deben leerse precisamente dentro de este contexto funcional y temporal, y no el de la conveniencia que nos convoca en esta ocasión.

A pesar de lo anterior, considerando que es necesario entender que el momento en el que la Corte se pronunció sobre este Decreto Legislativo ha cambiado hasta la actualidad, se harán unas precisiones cortas.

En primer lugar, el Informe de objeciones señala que la Corte Constitucional decidió que las medidas de los artículos 5 y 6 del Decreto Legislativo eran idóneas (respondían a una necesidad fáctica) porque habilitaban la utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones para que se evitara la afectación en el desarrollo normal de las actividades. Pero, además, la misma Corte Constitucional señaló que las medidas permiten la suspensión de las actuaciones (artículo 6) o ampliar los plazos de ciertos trámites (artículo 5), tenían como objetivo otorgar un "tiempo prudencial" para realizar los ajustes requeridos para cumplir su objetivo misional y retomar racionalmente sus actividades, ya sea implementando las tecnologías disponibles o estableciendo protocolos para asegurar la atención presencial en los casos en que la misma sea imprescindible". Además, se justificaban por las dificultades logísticas de adelantar procedimientos o actuaciones de manera remota en una etapa de aislamiento preventivo obligatorio, distanciamiento social, prohibición de aglomeraciones o contactos personales, entre otros.

Esto, contrario a lo que se pretende defender en el Informe de objeciones propositivas, no significa que las medidas del Decreto Legislativo 491 sean idóneas de manera ininterrumpida y atemporal, sino que lo son siempre que vaya de la mano de unos ajustes logísticos de cara a una situación con un alto nivel de incertidumbre como lo era para ese momento la emergencia sanitaria. Como lo hemos expuesto de manera reiterada en párrafos anteriores, la premisa de un "tiempo prudencial" puede entenderse cumplida dos años después.

IV. PROPOSICIÓN

En mérito de lo presentado en el informe, le solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes y al Senado de la República:

1. **Rechazar las objeciones** presentadas por el señor Presidente IVÁN DUQUE MÁRQUEZ e **INSISTIR** en el Proyecto de Ley 448 de 2020 Cámara - 473 de 2021 Senado "Por medio del cual se modifica el decreto legislativo 491 de 2020".
2. Una vez finalizado el trámite en las Corporaciones, o a través de la Secretaría de la Cámara de Representantes, remitir a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República para que en cumplimiento de los artículos 167 de la Constitución Política y 199 de la Ley 5 de 1992, sancione el presente proyecto de ley.

Cordialmente,

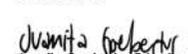

Juanita Goebertus Estrada
Representante a la Cámara


Iván Naranjo Vásquez
Senador


Julio César Triana Quintero
Representante a la Cámara


Miguel Ángel Pardo Hernández
Senador

Cordialmente,


Juanita Goebertus Estrada
Representante a la Cámara


Iván Naranjo Vásquez
Senador


Julio César Triana Quintero
Representante a la Cámara


Miguel Ángel Pardo Hernández
Senador

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

V

Lectura de ponencias y consideración de proyectos en segundo debate

Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Ponente Paola Andrea Holguín Moreno.

Palabras de la honorable Senadora Paola Andrea Holguín Moreno.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Paola Andrea Holguín Moreno:

Gracias Presidente, gracias señor secretario, este es un proyecto de ley muy sencillo pero muy sentido de la Senadora Ruby Chagüi para conmemorar los 300 años de Fundación del municipio de Cereté, es un proyecto de ley de solo 6 artículos incluyendo la vigencia, donde se dispone un homenaje público para la celebración de la Fundación de este importante municipio de Córdoba, se autoriza al Gobierno para disponer de unas partidas con el propósito de llevar a cabo unas obras de interés público y se ordena al Ministerio de Cultura y al Instituto Colombiano de Antropología la elaboración de un libro conmemorativo sobre la historia y las costumbres del municipio.

Este proyecto de ley como lo decía al comienzo tiene como único objetivo rendir homenaje al municipio de Cereté, fundado por los Jesuitas hace 300 años y es muy importante por el papel que ha jugado en el potencial comercial y por lo que representó en los 80 y 90 como la capital del oro blanco, siendo un gran productor de algodón. La Senadora Ruby Chagüi en los términos dentro del proyecto de ley dice algo que es bien importante y es que este proyecto, este municipio perdón no ha contado con el suficiente apoyo del Gobierno Central y muchas de las obras más importantes no habían logrado tener financiación, por eso la Senadora nos pide que acompañemos este proyecto conmemorativo que lo que busca es rendir un homenaje y hace un llamado a la solidaridad y al compromiso colectivo institucional y social para contribuir en el mejor estar en la vida de los habitantes de Cereté y en la dinamización de la economía de este importante municipio de Córdoba, muchas gracias señora Presidenta y señor secretario.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la proposición con que termina la ponencia.

Por Secretaría se da lectura a la proposición positiva con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la proposición positiva con que termina el informe de ponencia del Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación por unanimidad de sus asistentes.

Se abre Segundo Debate

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath.

Palabras de la honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Un minutico, sí Presidenta para agradecerle a todo el Congreso de la República, este importante proyecto que ya hoy como decía la Senadora Paola en su excelente ponencia es su segundo debate en Senado, último debate, en estos 300 años que cumple nuestro municipio Cereté, la capital del oro blanco y agradecerle a todo el Congreso de

la República, porque son más de 95 mil Cereteanos los que se van a beneficiar con este proyecto.

Agradecerle también a la Senadora Paola Holguín por su ponencia, por su excelente liderazgo en sacar adelante este proyecto a los Representante Ricardo Ferro, Javier Vergara y Anatolio Hernández quienes impulsaron en la Cámara y, también, al Gobierno nacional al Gobierno del Presidente Duque, que ha puesto sus ojos en nuestros municipios para que, al conmemorar estos 300 años, se pueda sacar adelante con obras que benefician la vida de todos los Cereteanos. Y, recordarles a todos que, en materia cultural este municipio, también, es cuna de uno de los poetas más importante residente de Colombia Raúl Gómez Jattin y aquí, también, se hace el encuentro de mujeres poetas todos los años gracias a esta plenaria del Senado por la aprobación de este proyecto de ley.

Por solicitud del honorable Senador Ernesto Macías Tovar la Presidencia somete a consideración de la plenaria la omisión de la lectura del articulado y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el articulado en bloque como viene en la ponencia del Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara y, cerrada su discusión pregunta: ¿Adopta la plenaria el articulado propuesto? Y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al título del proyecto.

Por Secretaría se da lectura al título del Proyecto de ley número 379 de 2021 Senado, 288 de 2020 Cámara, *por medio de la cual la nación se asocia al tricentésimo aniversario de la fundación del municipio de Cereté, departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones.*

Leído este, la Presidencia lo somete a consideración de la plenaria, y cerrada su discusión pregunta: ¿Aprueban los miembros de la Corporación el título leído? y esta responde afirmativamente.

Cumplidos los trámites constitucionales, legales y reglamentarios, la Presidencia pregunta: ¿Quieren los Senadores presentes que el proyecto de ley aprobado haga tránsito a la Cámara de Representantes? y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente proyecto de ley del Orden del Día.

Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado, por la cual el Congreso de la República honra la memoria del abogado, profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, en reconocimiento a su labor diplomática, social y política.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador ponente Ernesto Macías Tovar.

Palabras del honorable Senador Ernesto Macías Tovar.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Ernesto Macías Tovar:

Gracias señora presidente, este es un proyecto muy importante para el país, se trata de honrar la memoria de un ilustre colombiano que le sirvió a la patria desde distintas instancias el doctor Carlos Holmes Trujillo García, es un proyecto cuyos autores entre otros son los Senadores Juan Diego Gómez, Myriam Paredes, Efraín Cepeda, Miguel Ángel Barreto, Eduardo Enríquez Maya que en paz descansen Gabriel Jaime Velasco Ocampo, Miguel Amín, Juan Felipe Lemos, Nora García, entre otros.

El objeto del proyecto es honrar y exaltar la memoria del abogado profesor, escritor y político Carlos Holmes Trujillo García, por sus contribuciones al desarrollo y fortalecimiento de la diplomacia de la República de Colombia, la descentralización política y administrativa y, su servicio público.

Un hombre como bien lo decía que le prestó sus servicios a la Patria y honro a Colombia con su presencia en muchas

delegaciones diplomáticas y finalmente en el Ministerio de Defensa y la Cancillería de la República el doctor Carlos Holmes, como bien lo conoce el país fue abogado de la Universidad del Cauca con especialización en Derecho Penal y Criminología tenía una maestría en negocios internacionales en la Universidad de Sofía Tokio, donde se desempeñó como Cónsul, fue el primer alcalde elegido popularmente en Cali, fundador y primer presidente de la Federación Colombiana de Municipios.

Entre otros importantes cargos como bien lo decía yo, finalmente como Ministro de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. El proyecto autoriza al Gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura para que se incluya las partidas necesarias para la construcción de un busto del doctor Carlos Holmes Trujillo García, así como para decidir el lugar de la ubicación del mismo y, también, autoriza al Gobierno nacional, por supuesto, para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales necesarias para los efectos contemplados en la presente ley señora presidenta. Como se trata de un proyecto de cuatro artículos incluida la vigencia, yo le solicito respetuosamente que se omita la lectura del articulado y desde luego que pedirle a la plenaria que le demos la aprobación a este proyecto que, tramitamos en segundo debate en esta corporación, muchas gracias señora presidenta en esos términos breves dejo expuesta la ponencia que acabo de presentar.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la proposición con que termina la ponencia.

Por Secretaría se da lectura a la proposición positiva con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la proposición leída y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

Se abre Segundo Debate

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la omisión de la lectura del articulado y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el articulado en bloque del Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado y, cerrada su discusión pregunta: ¿Adopta la plenaria el articulado propuesto? Y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al título del proyecto.

Por Secretaría se da lectura al título del Proyecto de ley número 409 de 2021 Senado, *por la cual el Congreso de la República honra la memoria del abogado, profesor, escritor y político, Carlos Holmes Trujillo García, en reconocimiento a su labor diplomática, social y política.*

Leído este, la Presidencia lo somete a consideración de la plenaria, y cerrada su discusión pregunta: ¿Aprueban los miembros de la Corporación el título leído? y esta responde afirmativamente.

Cumplidos los trámites constitucionales, legales y reglamentarios, la Presidencia pregunta: ¿Quieren los Senadores presentes que el proyecto de ley aprobado haga tránsito a la Cámara de Representantes? y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente proyecto de ley del Orden del Día.

Proyecto de ley número 02 de 2021 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la “Bici” segura y sin accidentes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador ponente Horacio José Serpa Moncada.

Palabras del honorable Senador Horacio José Serpa Moncada.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Gracias querida presidente, para todos los colegas un saludo especial me corresponde a mí rendir informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de 002 del 2021 “Por medio del cual se promueve el uso de la bici sin accidente.

Este es un proyecto de autoría del Representante a la Cámara Rodrigo Rojas de Boyacá y en la pasada legislatura colegas el proyecto fue radicado con el número 209 Cámara y 277 Senado 2020 el cual avanzó a tercer debate, pero no alcanzó a ser discutido en cuarto debate y fue archivado, para en esta legislatura fue aprobado por unanimidad en sesión de la Comisión Sexta del Senado de la República y el texto ha sido consensuado con el Ministerio de Transporte, con la Agencia Nacional para la Seguridad Vial y por supuesto, los Senadores de la Comisión Sexta del Senado de la República de la cual hago parte.

A cerca del objeto del proyecto pues, fortaleció, pues, fortalecemos el conocimiento de normas de tránsito si, y exhortamos la participación de colectivo de actores viales vulnerables, ciclistas, motocicletas, peatones, en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ¿cuál? El Concejo Consultivo de Seguridad Vial, esta iniciativa busca ajustar la normatividad vigente para poner al usuario de estas bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial, hay que preservar vidas, sí, la forma de hacerlo, de lograrlo es involucralos en la toma de decisiones.

El objetivo, por supuesto, es reducir la accidentalidad de esos biciusuarios, tratando de cambiar ese concepto que se concebían las muertes por accidente viales como inevitables, para hacer, cambiar el enfoque y volverlos 100% prevenibles, esto es lo importante y hay que resaltarlo en esta breve explicación, aunque el mundo los denomina accidentes, la realidad es que podemos prevenir estas tragedias, tomado un enfoque preventivo y proactivo que priorice la seguridad del tráfico con un problema de salud pública. De esta forma, colegas, se reconoce que la pérdida significativa de vida tiene un costo trágico, claro, que se entiende, más allá de la pérdida personal y abarca los impactos profundos en la comunidad, que incluyen los costos económicos, personales y el trauma emocional para quienes resultan victimizados, si esta estrategia de prevención de accidente se conoce en el mundo como la visión cero e incluye un compromiso de las autoridades de algo rango o un plan de acción con unas estrategias claras y un compromiso de autoridades públicas para influenciar positivamente el comportamiento de los ciudadanos.

Acerca del contenido del proyecto de ley, muy breves, siete artículos incluida la vigencia. En el artículo primero, sobre el objeto, se ampliaron los espacios participativos para los ciclistas, en las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En el artículo segundo se incluyen contenidos de seguridad vial que promuevan, perdón, el respeto por los usuarios de la bicicleta en los diferentes cursos ofrecidos a los infractores de normas de tránsito.

En el artículo tercero relacionado con esta Consejo Consultivo de Seguridad Vial se integran a los ciclistas junto a otros actores viales vulnerable como miembros del consejo consultivo, en fin.

En el artículo quinto, de la iniciativa, se incluye la promoción de campañas para que la Agencia Nacional de Seguridad Vial implemente estrategias de comunicación para promover y socializarlo los derechos y deberes de los ciclistas.

Y, finalmente, en el artículo sexto de este proyecto de ley, se incluyen, con el apoyo de la Agencia y el Ministerio de Educación una modificación sobre la obligatoriedad de la enseñanza en la educación preescolar básica, primaria y

básica secundaria para que se cree e implemente contenido de seguridad vial para los usuarios de las bicicletas desde la temprana edad. Con base en estos argumentos, colegas, muy respetuosamente le solicito a la plenaria del Senado de la República aprobar este proyecto de ley en su segundo debate.

Queremos salvar vidas, desde evitar accidentes trágicos, todas las semanas nos enteramos de tragedias y lo que buscamos es salvar vidas y, que todos estos biciusuarios, por supuesto, y lo que buscamos salvar vida y que todos estos biciusuarios, por supuesto, que lleguen sanos y salvos a sus casas, gracias querida Presidente.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la proposición con que termina la ponencia.

Por Secretaría se da lectura a la proposición positiva con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 02 de 2021 Senado.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la proposición leída y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

Se abre Segundo Debate

Por solicitud del honorable Senador Ernesto Macías Tovar, la Presidencia somete a consideración de la plenaria la omisión de la lectura del articulado y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el articulado en bloque del Proyecto de ley número 02 de 2021 Senado y, cerrada su discusión pregunta: ¿Adopta la plenaria el articulado propuesto? Y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al título del proyecto.

Por Secretaría se da lectura al título del Proyecto de ley número 02 de 2021 Senado, *por medio de la cual se promueve el uso de la "Bici" segura y sin accidentes.*

Leído este, la Presidencia lo somete a consideración de la plenaria y, cerrada su discusión, pregunta: ¿Aprueban los miembros de la Corporación el título leído? Y esta responde afirmativamente.

Cumplidos los trámites constitucionales, legales y reglamentarios, la Presidencia pregunta: ¿Quieren los Senadores presentes que el proyecto de ley aprobado haga tránsito a la Cámara de Representantes? Y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente proyecto de ley del Orden del Día.

Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador ponente **Ciro Alejandro Ramírez Cortés**.

Palabras del honorable Senador **Ciro Alejandro Ramírez Cortés**.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador **Ciro Alejandro Ramírez Cortés:**

Gracias Presidenta, este Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 del 2020 Cámara de Representantes, es un proyecto de ley de iniciativa legislativa del Representante Ortiz del departamento de Santander, del Partido Liberal, título es: *"Por medio de la cual se fortalecen las prerrogativas contenidas en el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019 donde se proveen condiciones para fortalecer las medidas que proveen el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones.* Tiene 10 artículos incluyendo la vigencia.

Básicamente consiste en lo siguiente esta iniciativa de origen legislativo, es desarrollar el artículo 196 de la Ley 1955 del 2019, con el fin de generar oportunidades de empleo

para los jóvenes entre 18 y 28 años en Colombia, hasta el día de hoy en las diferentes leyes que ha aprobado el Congreso de la República ninguno ha generado algún espacio, con el fin en que las entidades públicas del Estado tengan una prioridad en el empleo de los jóvenes egresados de programas técnicos, tecnólogos o profesionales puedan tener una prioridad en la búsqueda de su empleo; por eso, en su articulado señala, para que las entidades del orden nacional, entidades públicas tengan como prioridad en sus plantas de personal como, también, las entidades que tienen contratos de prestación de servicios tengan que dejar como un mínimo el 10% de su planta para los jóvenes entre 18 y 28 años.

Este es un proyecto de ley que ha sido aprobado de manera unánime en la Cámara de Representantes, tanto en la Comisión Tercera como en la plenaria, y de la misma manera en la Comisión Tercera del Senado. Este es, el proyecto de ley que lo que busca es generar prioridad en la contratación de funcionarios públicos a los jóvenes entre 18 y 28 años.

Hay dos proposiciones del Senador John Harold Suárez que están avaladas y, también, una proposición del Senador Juan Samy Merheg como artículo nuevo, esto son tres artículos, dos de adición y un artículo nuevo que están avalados por el ponente y esto es básicamente el proyecto de ley, Presidente.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, quien preside la sesión, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta:

Gracias Senador, señor Secretario por favor dé lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

El Subsecretario de la Corporación, doctor Saúl Cruz Bonilla, informa que el honorable Senador Germán Darío Hoyos Giraldo ha radicado un impedimento, el cual queda como constancia por no encontrarse presente en el recinto.

Concedida como trámite
11-04-22

IMPEDIMENTO

Proyecto de Ley N° 485 de 2021 Senado – 208 de 2020 Cámara. "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGLAMENTA EL ARTÍCULO 196 DE LA LEY 1955 DE 2019, SE TOMAN MEDIDAS PARA FORTALECER LAS MEDIDAS QUE PROMUEVEN EL EMPLEO JUVENIL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

De conformidad con lo previsto en el artículo 182 de la Constitución Política, 286 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, y demás normas concordantes, especialmente en lo previsto en el artículo 62 de la Ley 1828 de 2017, Código de Ética y Disciplinario del Congresista, modificados en su orden por el artículo 1 y 3 de la Ley 2003 de 2019, respectivamente, presento a la sesión Plenaria de la Corporación, mi impedimento para participar del debate y votación del texto propuesto al proyecto de ley de la referencia, dicho impedimento fue presentado en la sesión conjunta de las Comisiones Terceras de Senado y Cámara y fue negado, el día 6 de octubre de 2021.

① Lo anterior, tras evidenciar un eventual conflicto de interés, por tener familiares dentro del segundo grado de consanguinidad que podrían verse beneficiados o afectados con este proyecto de ley.

② En razón que para mi campaña al Senado de la República para el cuatrienio 2018–2022, recibí aportes de financiación cuyos donantes son entidades financieras y sociedades que podrían verse beneficiados o afectados con este proyecto de ley. Estos hechos resultarían en un interés directo con esta iniciativa legislativa.

Someto a consideración la declaración de mi impedimento.

Atentamente,

G. Hoyos
GERMÁN HOYOS GIRALDO
Senador de la República

[Firma]
19 junio 2022

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura a la proposición con que termina la ponencia.

Por Secretaría se da lectura a la proposición positiva con que termina el informe de ponencia del Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 de 2020 Cámara.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la proposición leída y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

Se abre Segundo Debate

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador ponente **Ciro Alejandro Ramírez Cortés**.

Palabras del honorable Senador **Ciro Alejandro Ramírez Cortés**.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Senador **Ciro Alejandro Ramírez Cortés:**

Gracias Presidente, la adición de un párrafo en el artículo quinto por parte del Senador **John Harold Suárez** es, que en el empleo de las entidades públicas del orden departamental y municipal tengan como prioridad el empleo de jóvenes en su jurisdicción, me explico, si vamos a tener como prioridad el empleo de jóvenes entre 18 y 28 años, del departamento equis, que el empleo para el joven sea de origen del departamento equis y del municipio respectivo. Esas son las dos adiciones al párrafo.

Y, el artículo nuevo del Senador **Samy Merheg**, tiene como objeto implementar emprendimientos juveniles dedicados al financiamiento de actividades agropecuarias, la promoción de la asociatividad y desarrollo de proyectos productivos, eso con el fin de que el Gobierno nacional reglamente para que se promociene en los jóvenes el emprendimiento del sector rural. Esa son las tres proposiciones avaladas, señora Presidente.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, quien preside la sesión, honorable Senadora **Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta:**

Gracias Senador ponente, someto a consideración de la plenaria el bloque del articulado con las tres proposiciones leídas y avaladas, la omisión de la lectura solicitada por el Senador **Macías**.

Por solicitud del honorable Senador **Ernesto Macías Tovar**, la Presidencia somete a consideración de la plenaria la omisión de la lectura del articulado y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el articulado con las modificaciones propuestas al artículo 5° y el artículo nuevo avalados por el ponente al Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 de 2020 Cámara y, cerrada su discusión pregunta: ¿Adopta la plenaria el articulado con las modificaciones propuestas? Y esta responde afirmativamente.





La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al título del proyecto.

Por Secretaría se da lectura al título del Proyecto de ley número 485 de 2021 Senado, 208 de 2020 Cámara, *por medio de la cual se reglamenta el artículo 196 de la Ley 1955 de 2019, se toman medidas para fortalecer las medidas que promueven el empleo juvenil y se dictan otras disposiciones.*

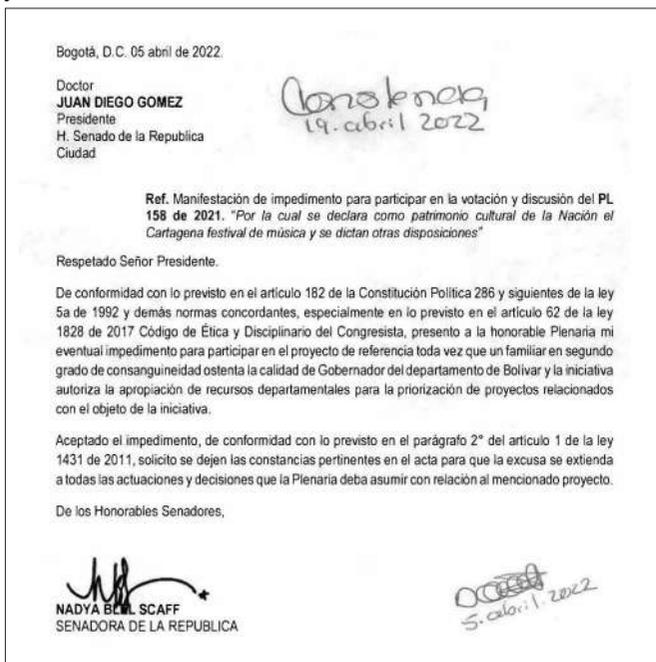
Leído este, la Presidencia lo somete a consideración de la plenaria, y cerrada su discusión pregunta: ¿Aprueban los miembros de la Corporación el título leído? y esta responde afirmativamente.

Cumplidos los trámites constitucionales, legales y reglamentarios, la Presidencia pregunta: ¿Quieren los Senadores presentes que el Proyecto de ley aprobado sea ley de la República? y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente proyecto de ley del Orden del Día.

Proyecto de ley número 158 de 2021 Senado, 182 de 2020 Cámara, por la cual se declara como patrimonio cultural de la nación el Cartagena Festival de Música y se dictan otras disposiciones.

El Subsecretario de la Corporación, doctor Saúl Cruz Bonilla, informa que la honorable Senadora Nadya Blel Scaff ha radicado un impedimento, el cual queda como constancia y no se encuentra dentro del recinto.



La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Ponente Ruby Helena Chagüi Spath.

Palabras de la honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Gracias Presidenta, este es un proyecto de autoría de varios Senadores y Representantes de Bolívar, entre ellos está aquí nuestro querido Senador Fernando Araújo, el Senador Andrés García, el Senador Honorio Henríquez, la Senadora Amanda, el Representante Emeterio, Yamil Arana, Enrique Cabrales, Oscar Darío, Juan Manuel Daza y Juan Pablo Celis y también Ruby Chagüi, ¿por qué es importante apreciados colegas este proyecto de ley? Porque Cartagena Festival de Música en sus trece versiones hasta hoy cuenta con un amplio reconocimiento nacional e internacional, es el principal encuentro de música académica en Colombia y, además, reúne a 30 mil espectadores todos los años, y participan en este Festival entre 300 y 450 artistas nacionales e internacionales. Se realizan programas educativos, conversaciones musicales, exposiciones, también se ofrecen clases magistrales, becas a estudiantes, maestros de música, talleres, clínicas de luterías, transmisiones en vivo, este es un Festival importante, reconocido como un escenario de encuentro ciudadano, de circulación, de música, de espacios públicos, de valor cultural, de formación y capacitación.

Tiene siete artículos, uno declara a Cartagena Festival de Música como patrimonio cultural de la nación y promueve la recuperación de la industria musical, también se faculta al Ministerio de Cultura para que incluya para este Festival en la lista representativa de patrimonio cultural del ámbito nacional, autoriza también al Ministerio de Cultura designar o asignar recursos para el presupuesto con destino a la elaboración de un plan especial de salvaguardia y, plantea también, la instancia competente dentro del Distrito Turístico, Cultural de Cartagena para que también se haga esa evaluación y esa incorporación de en la Lista Patrimonio Cultural en el ámbito distrital.

También se autoriza al Ministerio de Cultura de Educación y demás entidades, así como a los gobiernos distrital y departamental a realizar asignaciones presupuestales para consolidar la orquesta sinfónica del departamento de Bolívar, conservar, restaurar y dotar, también, los escenarios en los cuales se lleva a cabo este Festival de música.

Y, por último, también reconoce los aportes de la Fundación Salvi en la gestión de Cartagena Festival de Música y destaca la actividad en beneficio del acceso ciudadano de la música universal. Adiciona, también, un último artículo, el 424 del Estatuto Tributario, a los instrumentos musicales y partes y asesorías como bienes excluidos de IVA.

Este es, este Proyecto de ley de Cartagena Festival de Música que se ha convertido en un símbolo del Distrito Cultural de Cartagena, Senador Araújo, y del país, por eso les pido a toda esta plenaria que nos ayuden con su voto positivo para que hoy quede aprobado en su último debate y le demos esta importante noticia a Cartagena y a nuestro país, muchas gracias.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:

Muchas gracias señora Presidenta, indiscutiblemente que un evento como el Festival de Cine, el Festival de Música en la Fundación Salvi, es muy importante para la ciudad, para el emprendimiento, para todo aquello que representa la cultura, pero hay que reconocer que Cartagena, antes que una ciudad cultural hoy, lastimosamente es una ciudad monumento a la pobreza, donde los pobres comen una sola vez, donde no hay oportunidades, yo no critico ni me opongo al proyecto de ley, pero sí a que del Estado se den recursos cuando la Fundación

Salvi en sí misma no le deja un peso a la ciudad Cartagena. La Fundación Salvi se sirve del gran escenario que es la ciudad, se sirve de la gran fuerza turística que tiene Cartagena, pero realmente se sirve, también, para explotar lo que represente el Festival prácticamente a un título privado, y haciendo un parangón entre lo que recibe la ciudad, lo que da la ciudad y el estado en que se encuentra de postración en la ciudad de Cartagena, especialmente la localidad dos, donde se concentra el mayor número de pobres.

Donde se generan las dificultades con las pandillas que están de espaldas a esa cultura, porque no tienen oportunidades, es apenas lógico que quienes impulsan el proyecto nos expliquen cuánto realmente aporta la Fundación Salvi para la cultura en Cartagena, cuánto realmente le aporta la Fundación Salvi a la ciudad como para que toda la infraestructura y, además, los recursos que establecen la ley, el proyecto de ley tenga que darle su manejo a la Fundación Salvi.

Yo soy una de las que cree en la cultura, yo soy de las que cree en el emprendimiento, yo soy de las que quiere a Cartagena, pero no es posible que ante la postración de la ciudad, además, tengamos, tengamos que oficialmente aportarle a la Fundación Salvi, cuando Salvi es quien debe aportarle a Colombia y la ciudad de Cartagena, muchas gracias señora Presidenta.

Recobra el uso de la palabra la honorable Senadora Ruby Helena Chagüi Spath:

Sí, para la Senadora Daira, que el proyecto reconoce los aportes que la Fundación Salvi hace para el Festival de Música, destaca su actividad en beneficio al acceso ciudadano, pero no le está dando aquí unos recursos directamente a la Fundación.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:

Sonido por favor, ¿cuáles son los aportes que hace la Fundación Salvi? Enumérenlos. ¿Qué aporta Salvi a la ciudad de Cartagena o al país? ¿Cuántas escuelas de músicos hay financiados por Salvi?, pero sí se está potencialmente reconociendo y si no revisemos el proyecto, recursos para la Fundación Salvi, recursos para el Festival, es que, en la medida en que estamos patrocinando en una ciudad tan pobre recursos del Estado para una Fundación, que es indiscutiblemente poderosa y rica, estamos sacrificando los recursos de la ciudad, estamos sacrificando los recursos de la Nación, ¿para qué?

Es que, miren, parece mentira, las cosas tienen un principio y, el principio de este tipo de eventos es tratar de acabar con la pobreza, con la pobreza mental de nuestra gente en Cartagena y eso es, fundamental, por eso, yo le pediría a la plenaria que revisemos esos artículos, porque no es posible que una ciudad cuyos habitantes pobres, que son su mayoría, almuerza o come una sola vez al día, potencialmente, aquí aprobemos que hay que darle parte a la Fundación Salvi, que hay que apoyar a la Fundación Salvi con recursos para qué, para que se diga que Cartagena tiene un bello Festival de música, eso es así, pero es una parte de Cartagena, es una parte del país, mientras en los barrios subnormales se debaten los humanos con los perros las comidas que está en los basureros de Cartagena. Muchas gracias señora Presidenta.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié:

Presidenta muchas gracias, con el mayor cariño y aprecio que tengo por la Senadora Daira Galvis, que ella lo sabe y lo reconoce; nosotros como autores, no solo de este proyecto que reconoce no a la Fundación Salvi sino al Festival de Música de Cartagena como patrimonio cultural. Y también

como autores, Senadora Daira, de la ley que crea el Fondo para la Superación de la Pobreza Extrema en la Ciudad de Cartagena, porque nunca hemos desconocido esa dificultad, quiero aclarar varios puntos.

En primer lugar, aquí el reconocimiento se le hace al Festival, no a ninguna persona en particular, ni jurídica ni natural, a ninguna, aquí no hay recursos, sino exclusivamente para la consolidación de la orquesta sinfónica del departamento de Bolívar, no para la Fundación Salvi, no para el Festival de Música.

La conservación, la restauración o la dotación del Festival, no es para la Fundación, es para el Festival y, hay que decir, se asigna, querida Senadora Daira, el bono cultural a quien apoye la financiación de acceso de las poblaciones de menores recursos a la oferta musical del Cartagena Festival de Música y otras actividades y otras actividades culturales, este es simplemente ese proyecto de ley.

No tiene recursos para ninguna persona jurídica particular, eso no es lo que propone el proyecto de ley, lo que propone el proyecto de ley, en sí declara como patrimonio cultural de la nación al Cartagena Festival de Música que se celebra todos los años desde 2007 en el Distrito Turístico de Cartagena y, que por supuesto tributa en el distrito, que por supuesto genera empleos en el distrito, que por supuesto, es una gran vitrina de Cartagena, que por supuesto tiene un gran aporte cultural tanto a la población local como visitantes que además tiene un gran componente de responsabilidad social con todas las poblaciones llevando el Festival también a barrios como Olaya, Fredonia, a barrios como el Pozón, a barrios donde como La María donde se requiere no solamente llegar con obras físicas de infraestructura donde se requiere, por supuesto, la jornada única escolar, donde se requiere con total emergencia una mejor asignación del Plan de Alimentación Escolar, pero también se requiere llegar con un aporte cultural que permita hacer el cambio también de mentalidad, que permita a los cartageneros, puedan llegar a la prosperidad, que puedan conocer elementos culturales fundamentales.

Por eso, yo sí le pediría a la plenaria, querida Presidente, que procedamos, si hay alguna proposición la revisemos y si no pues procedamos en la votación de este proyecto de ley, muchas gracias.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, quien preside la sesión, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta:

A usted Senador, tiene la palabra la Senadora Daira Galvis y enseguida procedemos a la votación.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:

Gracias señora Presidenta. Presidenta, es que de pronto el Senador Araújo tiene alguna confusión cuando se habla del Festival de Música, eso representativo de personas, lo que pasa es que en los códigos se representa como una ficción en cabeza de alguien que tiene su manejo que es la Fundación Salvi. Es que usted cree que yo me voy a oponer a un Festival tan importante como es el de la música clásica, no señora, yo lo que estoy diciendo es que los aportes que se le dan a ese Festival, que es una persona jurídica, dirigida por la Fundación Salvi no se haga. Y, para demostrarlo, yo le pido por favor, yo le pido por favor la lectura y aprobación de artículo por artículo, porque es que ni tema consiste en que no es posible que una ciudad tan pobre, cuyos habitantes pobres comen una vez al día, según las propias estadísticas, se desprenda de lo poco que puede ir en su favor, para dar lugar a un Festival donde los pobres no tienen ni siquiera una escuela promovida por ese Festival.

O sea, una ciudad que da lo que no tiene, un país que da lo que no tiene porque ni siquiera una seguridad alimentaria puede darles a los habitantes del estrato 1, 2 y 3; entonces, en ese sentido yo hago esa proposición, que lo discutamos, que lo pensemos, que lo corriamos. Yo no estoy contra el Festival, lo que estoy es contra que este Festival reciba recursos que perfectamente se puede dar para la seguridad alimentaria de sus pobres que hoy sufren de hambre en esta ciudad, ese es mi tesis. Muchas gracias

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside, manifiesta:

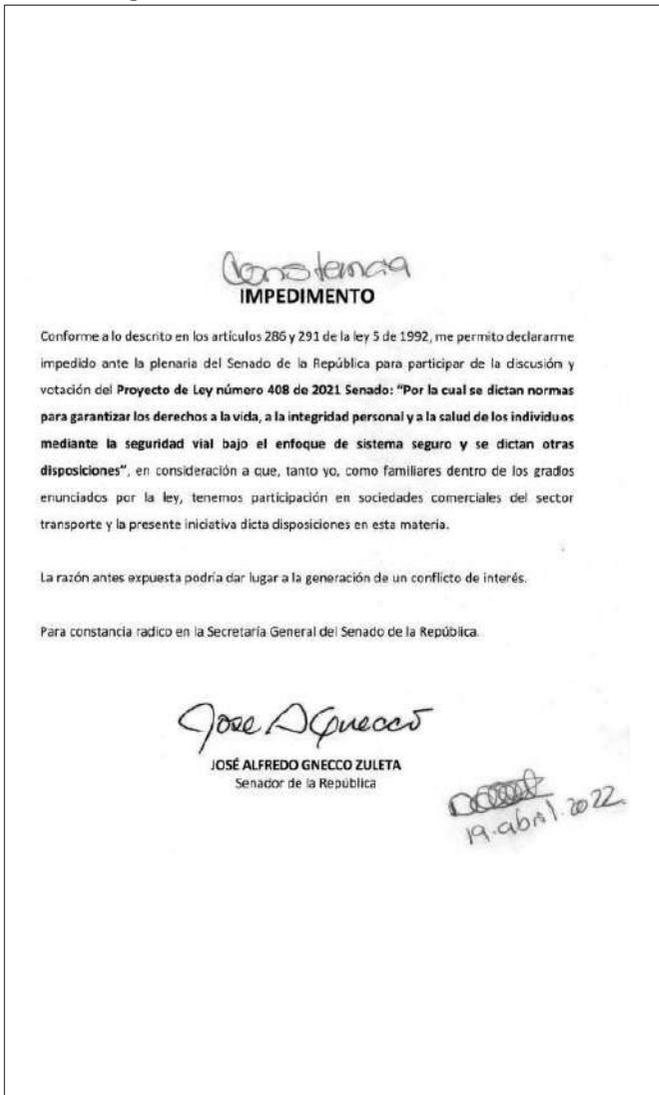
Muy importante Senadora Daira. Vamos a suspender unos minutos este proyecto para que los ponentes y la Senadora Daira se pongan de acuerdo y pasamos al siguiente proyecto, señor Secretario.

Por solicitud de la honorable Senadora Ponente Ruby Helena Chagüi Spath, la Presidencia aplaza la discusión y aprobación del Proyecto de ley número 158 de 2021 Senado, 182 de 2020 Cámara.

La Presidencia indica a la Secretaría continuar con el siguiente proyecto de ley del Orden del Día.

Proyecto de ley número 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.

El Subsecretario de la Corporación, doctor Saúl Cruz Bonilla, informa que los honorables Senadores José Alfredo Gnecco y Andrés Cristo Bustos, han radicado un impedimento los cuales quedan como constancia y no se encuentran presentes en el recinto.



La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Ponente Ana María Castañeda Gómez.

Palabras de la honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Presidenta, para que me colaboren con las diapositivas por favor. Este es el Proyecto de ley número 408 de 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.*

Todo el país recuerda a Julián Esteban, un niño ciclista de 13 años, soñaba ser como nuestro gran Egan Bernal, un gran ciclista colombiano; lloró porque conoció a su ídolo campeón del Tour de Francia y su vida se vio desvanecida cuando fue arrollado por un tratocamió mientras entrenada en una carretera de Zipaquirá. Con este proyecto de ley honramos su memoria y trabajamos, trabajamos para evitar más muertes en las vías de nuestro país.

El objeto principal de este proyecto de ley es establecer disposiciones para proteger la vida, la integridad personal y la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestres.

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, por supuesto para 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 con algún tipo de discapacidad por sus lesiones y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben disponer para atenderlos.

Los accidentes de tránsito le cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB. De acuerdo con el Plan Nacional de Seguridad Vial 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. En comparación con otros países, el porcentaje de siniestros en Colombia es una cifra creciente año tras año, con excepción del 2020, dada su atipicidad.

Las cifras de siniestros y personas lesionadas en Colombia registran su cifra más alta en la última década, con un dato preliminar de 7.270 fallecidos y 20.825 lesionados. Es importante destacar que de estos fallecimientos el 60% corresponde a usuarios de motocicletas, el 21.5% a peatones y el 6.5% a ciclistas, en total los usuarios vulnerables suman más el 85%, ¡escuchen bien Senadores!, de las muertes en las vías de nuestro país.

En los dos primeros meses de este año se han apagado 1.136 vidas y otras 2.410 se han visto afectadas por lesiones de gravedad producto de estos siniestros viales; si bien el año 2021 cerró como el año más mortífero en siniestros viales de las últimas 2 décadas. El 2022, este año arrancó con números aún más alarmantes, entre enero y febrero ya hemos perdido 105 vidas, más que las pérdidas en el mismo periodo del año anterior, un incremento del 10.1% en comparación con los dos primeros meses del año anterior.

Cuando se analizan los informes del Instituto Nacional de Medicina Legal, la situación para las mujeres en términos de siniestros viales es sumamente alarmante, las lesiones fatales de causa externa en eventos de transporte son la primera causa de muerte en la población femenina de este país, más que homicidios, que feminicidios.

De este proyecto, queridos colegas, yo quiero resaltar precisamente su punto esencial, que es la contemplación del enfoque de sistema seguro, Colombia como muchos países de ingresos bajos y medios no han logrado ser efectivos en la disminución de muertes y lesiones por evento de tránsito. La OMS ha redefinido el problema de la seguridad vial no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atentan contra la vida, contra la integridad y la salud; según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas seguros, 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, por lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y por supuesto reducir el número de lesiones graves.

El sistema vial no debería estar diseñado para que el error humano tenga un resultado grave o fatal, este concepto es conocido comúnmente como *responsabilidad compartida* y supone que los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil compartan la responsabilidad con los usuarios de las vías, para hacer que el sistema de transporte sea seguro. Esta iniciativa consagra una disposición

en cuanto a la regulación de una serie de requisitos de seguridad para la comercialización e importación de vehículos en nuestro país; en América Latina se podrían salvar, los estudios lo han demostrado, cerca de 40 mil vidas, mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región, de esto habla el artículo tercero.

El desarrollo de la infraestructura vial en nuestro país en los ámbitos urbano y rural, así como la concepción urbana de nuestras ciudades y municipios, ha girado siempre en torno al vehículo, privilegiando la eficiencia de los corredores viales en términos de capacidad y velocidad, es decir, priorizando el movimiento de los vehículos en detrimento de otros modos de transporte no motorizados; es por esto que esta iniciativa 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 en carreras del sistema nacional.

En cuanto a licencias de conducción, aquí estamos hablando del artículo 7 y 8 del proyecto de ley, se incorpora la regulación sobre las licencias de conducción, admitiendo como hasta este momento la enseñanza en centros particulares, pero bajo la evaluación de capacidad, dominio y actitud por parte del Estado.

En aras de incorporar las nuevas tecnologías de la información en los trámites y procedimientos administrativos, además de la entrega de una licencia física, el conductor al que se le otorgue o 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.

También este proyecto de ley toca la velocidad, esta es una medida crucial y que es un principal objetivo de este proyecto y en la consecución de nuestro objetivo primordial que es la reducir las muertes en las vías.

La reducción de los límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales esto es un punto, la piedra angular de este proyecto. De acuerdo con el Instituto de Medicina Legal, el 45% de los siniestros viales en Colombia se dan por exceso de velocidad, lo que ubica esta conducta como la principal causa de fallecimientos y lesiones en las vías, las altas velocidades. El aumento del 5% de velocidad promedio en un vehículo aumenta en un 19% el número de siniestros fatales, en un 12% los siniestros con heridas graves y en un 6% los accidentes con lesiones leves. Cuando un vehículo choca a 50 km/h, la energía liberada es equivalente a la de una caída de un tercer piso, si el choque es a 70 km/h, la energía es equivalente a la caída de un sexto piso, razón por la cual hay mayor probabilidad de muerte entre cada vez que aumentamos la velocidad al conducir un vehículo.

En otras disposiciones, disposiciones este proyecto de ley también establece una serie de medidas que deberán cumplir los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, se crea un registro público de lesiones corporales a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá contener las coordenadas de los puntos y los tramos de las vías que presenten siniestros con resultados de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía. Así como también el registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultados de muerte o de lesión.

Presidenta, este proyecto de ley consta de 17 artículos, incluida su vigencia, los cuales he expuesto hasta este momento y le pido a la plenaria que acompañe, este es el segundo debate de este importante proyecto de ley, de este flagelo y de esta pandemia que debemos combatir

como son las muertes viales en las vías colombianas. Gracias.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside, manifiesta:

A usted Senadora Ana María muchísimas gracias. Antes de pasar a la votación de la proposición, quiero saludar de manera muy especial a los miembros del Consejo de Juventudes de Barraquilla que nos acompañan hoy, Consejeros Brando Aragón, Juan Bernardo López, Oliver Pérez, Daniel Castro y a la Consejera María Camacho, muchas gracias por venir a acompañarnos, compartir con nosotros.

No sé si la plenaria tenga algún problema en que declaremos la sesión informal y escuchemos 3 minutos a la joven María Camacho. Si no hay ningún problema, entonces lo someto a consideración.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la sesión informal para escuchar a María Camacho Consejera Juvenil Distrital de Barraquilla y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra a la Consejera Juvenil Distrital de Barraquilla María Camacho.

Palabras de la Consejera Juvenil Distrital de Barraquilla, María Camacho.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la Consejera Juvenil Distrital de Barraquilla María Camacho:

Buenas noches, para mí como joven y como Consejera es muy grato estar hoy aquí en este espacio donde se han discutido proyectos de ley que van enfocados a brindar solución a unas de las principales problemáticas de los jóvenes como es el desempleo.

Hoy los Consejeros Distritales de Barraquilla, en una tarea titánica de asumir el reto que nos demanda la sociedad colombiana, hemos entendido que es el momento de construir y de proponer. Hace unos años era impensable que los jóvenes tuviéramos voz en un espacio como este, que una joven como yo de estrato bajo, que representa una población vulnerable del país, tuviera un espacio de participación, por eso, haciendo buen uso de este espacio, me permito poner a consideración de ustedes dos aspectos que nos preocupan como Consejos de Juventudes.

El primero, es que en el ejercicio de nuestra labor nos hemos dado cuenta de que nuestro estatuto de participación tiene unos vacíos normativos; como es el momento de proponer desde el Consejo Distrital de Barraquilla estamos impulsado un foro enfocado a discutir estas problemáticas y hoy me permito extenderle la invitación y motivarlos a que participen y que, además, dentro de este espacio se defiendan y se protejan el subsistema de participación juvenil.

Si bien es cierto que la Alcaldía Distrital de Barraquilla nos ha prestado apoyo, hoy en nuestro territorio hay muchos consejos que ni siquiera se han instalado, hay muchos consejos que no se han instalado; es importante que sigamos avanzando, que hoy esté aquí demuestra lo mucho que hemos avanzado, pero falta mucho más, por eso es importante defender y proteger estos consejos que son nuestros espacios de participación, donde nos podemos expresar, donde podemos ser escuchados y donde podemos gestionar y donde podemos proponer soluciones a nuestras problemáticas, a las problemáticas que nosotros vivimos, soluciones reales desde estos espacios.

Por eso es importante que sigamos avanzando, que sigamos protegiendo los Sistemas de Participación

Juvenil y algo muy importante y es que los Consejos de Juventud, su funcionamiento no puede depender de los gobernantes de turno, por eso creemos que este es el espacio donde se pueden defender y donde se pueden proteger para seguir avanzando en la participación juvenil y seguir avanzando en la construcción que todos soñamos. Creemos que hay esperanza en este país, porque hay jóvenes que hemos asumido el compromiso de participar en la política colombiana y de creer que podemos transformarla. Muchas gracias.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien preside, manifiesta:

Muchas gracias a ustedes, siempre bienvenidos los jóvenes a este recinto. Regresamos a la sesión formal.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Palabras de la honorable Senadora Angélica Lisbeth Lozano Correa.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Angélica Lisbeth Lozano Correa:

Mil gracias señora Presidenta, felicitar la presencia de la Consejera y los Consejeros de Juventud de Barraquilla, lo que ustedes han expresado, es la realidad en muchos municipios de Colombia, en muchos no se han instalado aún los Consejos, en otros, depende de la discrecionalidad y voluntad política de los gobiernos locales de turno y, esta primera elección de ustedes es un hito, que ustedes van a estar aquí sentados en dos periodos, ustedes son como los jóvenes de la séptima papeleta, ustedes van a dar lora en este país y transformación. Entonces, convocamos y citamos a una audiencia pública para el jueves 28 de abril, el jueves de la próxima semana, donde los Consejeros y Consejeras de Juventud de todo el país tienen la palabra.

Primero, pueden, quienes estén y vengan hasta Bogotá, intervenir acá directamente, pero también por la virtualidad. Entonces quiero reiterar la invitación, Presidenta y a todos los colegas del Senado, en la Comisión Primera del Senado ya se agendó y el objetivo apunta a lo que ustedes señalaron, a las necesidades de la institucionalidad, sea del orden desde el nacional a local para la implementación y para que ustedes vuelen, para que estas instancias vuelen, se consoliden y cojan el rumbo para el que tiene sentido la elección. Entonces reiterar la invitación, para ustedes y para todos los Consejos de Juventud del país y a los colegas por supuesto de todos los partidos, para que asistamos, escuchemos las intervenciones desde el país completo, y podamos apoyar lo que de allí surja, para que sean una realidad los Consejos. Mil gracias.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta:

A usted Senadora. Vamos a retornar al proyecto, qué pena la interrupción. Señor Secretario vamos a proceder a la votación de la proposición, por favor dé lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

Proyecto de ley número 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.

Por Secretaría se da lectura a la proposición positiva con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 408 de 2021 Senado.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria la proposición leída y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

Se abre Segundo Debate

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora ponente Ana María Castañeda Gómez.

Palabras de la honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Presidenta, no, es pedirle que votemos el articulado en bloque, las proposiciones a este proyecto de ley, tiene 7 proposiciones todas avaladas, entonces, le hago un recuento corto. La primera es sobre el título, el cual rendimos honor al joven Julián Esteban, y por la cual este proyecto de ley acoge su nombre.

Proposición al artículo segundo que es por tema de redacción y forma, igual en el artículo tercero también son de formas y, acogimos una recomendación que nos dio la ANDI, también una proposición al artículo 7 que es de redacción, igual al artículo 8 redacción, el artículo 15 donde definimos límites máximos de velocidad, que dejamos claro que para dobles calzadas y estas vías que cumplan con los parámetros necesarios, van a seguir en 120 kilómetros y la proposición al artículo 14 de la Senadora Maritza Martínez, que establece el límite de velocidad para patinetas y bicicletas eléctricas. Gracias.

La Primera Vicepresidenta de la Corporación, honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta:

A usted Senadora, señor Secretario vamos a someter a consideración el bloque del articulado, con las 7 proposiciones leídas y avaladas, la omisión de la lectura que solicitó el Senador Macías.

Por solicitud del honorable Senador Ernesto Macías Tovar, la Presidencia somete a consideración de la plenaria la omisión de la lectura del articulado y, cerrada su discusión, esta le imparte su aprobación.

La Presidencia somete a consideración de la plenaria el bloque del articulado con las proposiciones leídas y avaladas a los artículos 2º, 3º, 7º, 8º, 14 y 15 del Proyecto de ley número 408 de 2021 Senado y, cerrada su discusión pregunta: ¿Adopta la plenaria el articulado con las modificaciones propuestas? Y esta responde afirmativamente.

La Presidencia indica a la Secretaría dar lectura al título del proyecto.

Por Secretaría se da lectura al título con la proposición presentada por la honorable Senadora ponente al Proyecto de ley número 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 Esteban.*

Leído este, la Presidencia lo somete a consideración de la plenaria, y cerrada su discusión pregunta: ¿Aprueban los miembros de la Corporación el título leído? y esta responde afirmativamente.



APROBADO
19.06.2022

Proposición
PROYECTO DE LEY No. 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"

Modifíquese el artículo 2º del proyecto, el cual quedará así:

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 y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas; el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.

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.

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,

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Carrera 7 No. 8 - 8ª Edición Hoja del Congreso
05-2178-101 (1) 262 3457-99

[Handwritten signature]
-Jun 10 2022



APROBADO
19.06.2022

ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.

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**).

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.

[Handwritten signature]

APROBADO
19.06.1.2022

Proposición
PROYECTO DE LEY No. 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"

Modifíquese el artículo 3º del presente proyecto de ley, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la Reglamentación sobre vehículos automotores, de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés), de EEUU u otras equivalentes que cumplan el objetivo legítimo.

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, 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 continuación:

la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los v

i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) ~~Protección en caso de colisión lateral contra un poste~~; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Llantas; xiii) Vidrios (Acristalamientos) xiiii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xv) Emisiones de CO2 y xvi) consumo de combustible.

Carrera 7 No. 8 - 88 Edificio Nuevo del Congreso
Ct. 217 B - Tel: (1) 382 3097-98

DO
19.06.1.2022

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
ANA MARIA CASTAÑEDA
APROBADO
19.06.1.2022

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 internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. Las autoridades en Colombia - así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores - propenderán con el cumplimiento del presente artículo - deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).

DO
19.06.1.2022

PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 7º del presente proyecto de ley, el cual quedará así:

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 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, y categoría

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.

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 digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

Carrera 7 No. 8 - 88 Edificio Nuevo del Congreso
Ct. 217 B - Tel: (1) 382 3097-98

DO
19.06.1.2022

Proposición
PROYECTO DE LEY No. 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"

Modifíquese el artículo 8º del presente proyecto de ley, el cual quedará así:

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 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.

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.

d) Obtener un certificado de aptitud-capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.

d e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución

Carrera 7 No. 8 - 88 Edificio Nuevo del Congreso
Ct. 217 B - Tel: (1) 382 3097-98

DO
19.06.1.2022



APROBADO

Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.

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 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.

PARÁGRAFO 1º. 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 ~~podría~~ **foria** horizontal y vertical.

[Handwritten signature]
19. abril. 2022

PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 14 del 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", el cual quedará así:

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 señalada 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.

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

[Handwritten signature]
19. abril. 2022

[Handwritten signature]
19. abril. 2022



APROBADO

Proposición

PROYECTO DE LEY No. 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"

Modifíquese el artículo 15º del presente proyecto de ley, el cual quedará así:

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 cien (100) kilómetros por hora.

Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máximas 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.

[Handwritten signature]
19. abril. 2022

Proposición

PROYECTO DE LEY No. 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"

Modifíquese el título del proyecto 408 de 2021, el cual quedará así:

"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 **Julían Esteban**"

[Handwritten signature]
19. abril. 2022

Cumplidos los trámites constitucionales, legales y reglamentarios, la Presidencia pregunta: ¿Quieren los Senadores presentes que el Proyecto de ley aprobado haga su tránsito a la Honorable Cámara de Representantes? y esta responde afirmativamente.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Senadora ponente Ana María Castañeda Gómez

Palabras de la honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Un segundo, para agradecer a las organizaciones como la Liga contra la Violencia Vial, a Conduce, A 50 Viva el 100, que han estado muy atentos y apoyando este proyecto, igual que a los autores, al Representante Rodrigo Rojas, al Senador Roy Barreras, al Representante Diego Patiño, Representante Emeterio Montes y al Representante Milton Angulo.

Muchas gracias a todos y estamos dando un gran paso, porque con este proyecto estamos salvando vidas. Muchas gracias a todos los colegas por apoyar este proyecto.

En el transcurso de la sesión el honorable Senador Gabriel Jaime Velasco Ocampo, radica por Secretaría la siguiente constancia para su respectiva publicación.



ISRAEL ZÚNIGA
Senador

Bogotá, D. C., 19 de abril de 2022

CONSTANCIA

El pasado 8 de abril del año en curso, el Consejo Comunitario Cuenca del Río Iscuané, ubicado en el departamento de Nariño y en concreto, en el municipio de Iscuané, notificó a la Defensoría del Pueblo, Personería Municipal del municipio, a la Organización de las Naciones Unidas – Colombia, a la Gobernación del departamento anteriormente enunciado y el Ejército Nacional de Colombia, la presencia de grupos armados en el territorio en complicidad de la última entidad.

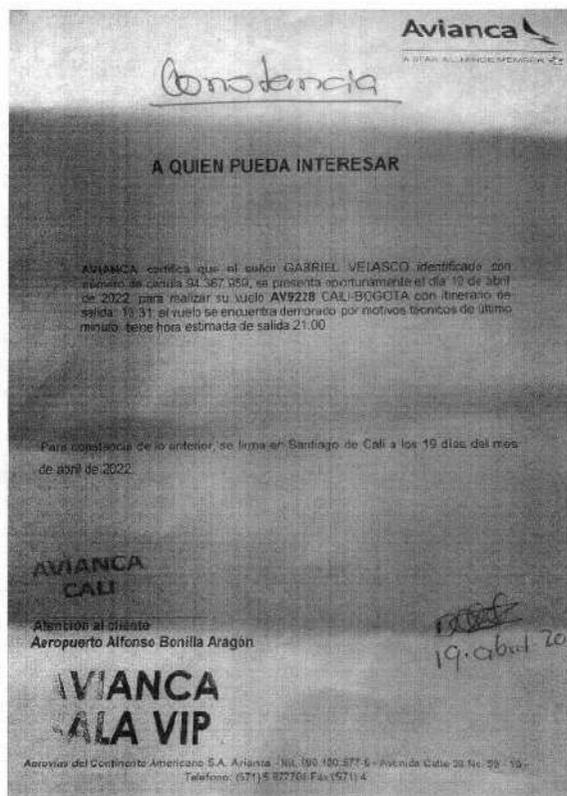
Genera amplia preocupación la supuesta alianza entre integrantes de las disidencias de las FARC, denominados la Nueva Marquetalia, el ELN y un grupo paramilitar, en la que se buscaría “recuperar” la zona rural de Santa Bárbara de Iscuané a toda costa, generando incertidumbre y miedo en la misma comunidad que ha visto como la paz material se aleja de sus realidades.

De acuerdo con varios testimonios proferidos por varios campesinos del territorio al Consejo Comunitario y que serán entregados a la ONU y la Defensoría del Pueblo, este macabro plan otorgaría un control importante en dicho corredor estratégico para el contrabando de armas y drogas. Esto estaría comprobado a través del desplazamiento de 15 familias en las últimas semanas en la vereda Bella Vista

A raíz de lo anterior, hacemos un llamado de alerta tanto al gobierno nacional como la comunidad internacional, para que se observe esta grave situación de vulnera la protección de los Derechos Humanos y dilata la construcción de un desarrollo integral y profundo de los territorios históricamente empobrecidos. La paz es una causa que involucra a todos los sectores de la sociedad colombiana, por ello, es menester realizar una mirada a los territorios con más problemáticas, en especial a las que han y son víctimas del conflicto armado.

Atentamente,

Israel Zúñiga Irriarte
Hr. Senador de la República de Colombia



Siendo la 6:02 p. m., la Presidencia levanta la plenaria y convoca para el miércoles 20 de abril a las 3:00 p. m.

El Presidente,

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ.

La Primera Vicepresidenta,

MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL.

El Secretario General,

GREGORIO ELJACH PACHECO.

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



DIEGO PATIÑO AMARILES

Representante a la Cámara

Partido Liberal



RODRIGO ROJAS LARA

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



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.

1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1.1 Constitución Política de Colombia.

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.

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

1.2 Legales

Ley 769 de 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"

- 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

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)

- 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 Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. (...)

Ley 1702 De 2013 : “Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 5°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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. (...)

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".

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.

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.

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.

1.3 Jurisprudenciales

Corte Constitucional Sentencia C-1090/03, MP: Clara Inés Vargas Hernández.

(...) 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. (...)

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. (...)

Corte Constitucional Sentencia

C-468/11, MP: María Victoria Calle Correa.

(...)

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.

(...)

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:

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)

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

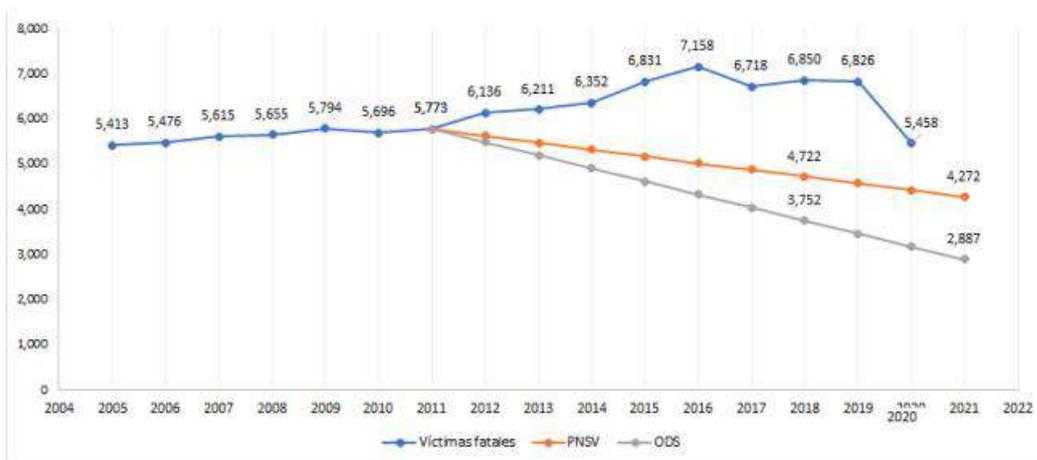
El presente proyecto de ley se traduce en el cumplimiento del mandato otorgado al legislador; de regular la actividad de tránsito automotor, con el fin de asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos 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.

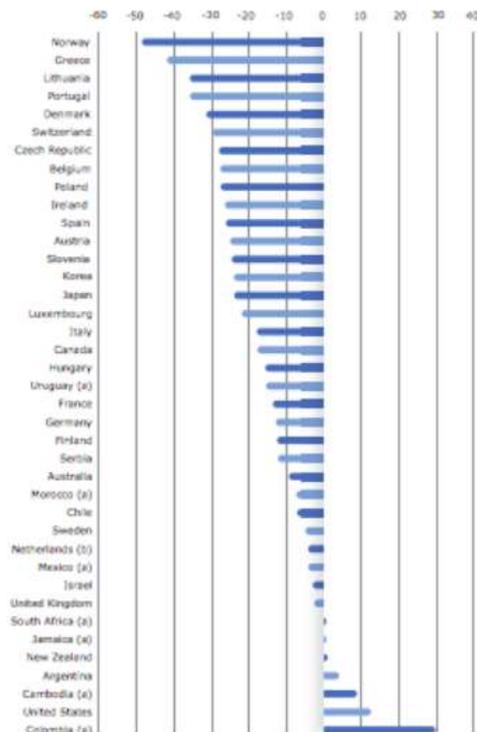
En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil cientos veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución

³ 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.

Figure 2. Percentage change in the number of road deaths, 2010-17



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

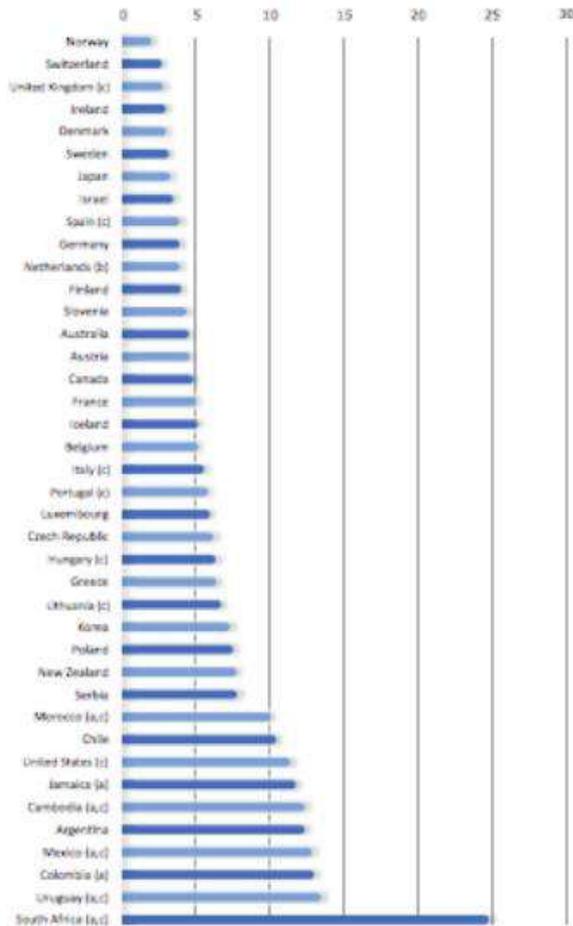
(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

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/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf>

Figure 5. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2018 or latest available



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 lograrán 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

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.

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

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.

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.

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.

⁷ ídem

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

Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:

Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene: •

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.

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.

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 Latín 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.

enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones”. Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

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>

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

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

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.

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.

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 Congresista 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:

enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones”. Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

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>

(...)

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.

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

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.

| 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 | | |

| | | |
|--|--|--|
| <p>vial con el enfoque de sistema seguro.</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>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> | | |

| | | |
|--|--|--|
| <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> | | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| <p>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 Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura 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</p> | | |

| | | |
|---|--|--|
| <p>continuación:</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 (Acristalamientos).</p> <p>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.</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</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 4º. <i>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.</i> 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> | | |

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><u>dispositivos, así como la señalización en vía.</u></p> | | |
| <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá <u>propender</u> 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. <u>Propendiendo por la implementación de</u> 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 conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los</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 párrafo 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.</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</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.</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</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.</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 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. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma</p> | <p>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, <u>sin costo alguno.</u></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</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.</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, <u>sin costo alguno.</u> El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p><u>Parágrafo 1. Las autoridades de tránsito,</u></p> | |
|---|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p><u>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.</u></p> | |
| <p>ARTÍCULO 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>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 PUNTOS DE LA LICENCIA 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. 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 cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley. 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. 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. 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. 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. 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 descuente 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</p> | <p><u>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.</u></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</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.</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>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 descuente automáticamente los puntos.</p> <p>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 <u>y</u> 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><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> |
|--|---|---|

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 adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la

| | <u>Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</u> | |
|--|---|--|
| <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><i>“Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</i></p> <p>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</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.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>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. 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.</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>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</p> | <p>Otro ajuste importante, es que se adiciona un párrafo 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.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p><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. <i>Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.</i> 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 style="text-align: center;">CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p style="padding-left: 40px;">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>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>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>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>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.</p> <p>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 style="text-align: center;"><u>CAPITULO VII</u> <u>OTRAS DISPOSICIONES</u></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 auditorias 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>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><u>ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</u></p> <p><u>ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES.</u> <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 todos 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><u>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</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. del</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, <u>en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021,</u> 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> |

VI. 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. 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”.

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



I. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA

PROYECTO DE LEY NO. 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”.”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES

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 reducir el número de lesiones graves.

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.

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).

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.

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 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

(Acristalamientos). 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 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.

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.

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 dispositivos, así como la señalización en vía.

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.

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 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 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 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, 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.

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:

“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 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.

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.

- d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.

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.

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 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.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

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.

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.

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.

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.

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:

- 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.

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 descuente 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.

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.

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 adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.

CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:

“Artículo 94. *Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.* 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 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 íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetados; 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.”

ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

“Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

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 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”.

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.

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 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.

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 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.

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



que 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

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



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 468

Bogotá, D. C., miércoles, 11 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.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 SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 410 DE 2021 CÁMARA / 167 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se reforman las Leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Proyecto de Ley N° 410 de 2021 Cámara / 167 de 2021 "Por medio de la cual se reforman las leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones"

1. ORIGEN Y TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa legislativa fue radicada en la Secretaría de Senado el 18 de agosto de 2021 por los Honorables Congresistas Carlos Eduardo Guevara Villabón, Ana Paola Agudelo, Irma Luz Herrera Rodríguez y Aydeé Lizarazo Cubillos. Esta iniciativa legislativa fue aprobada por unanimidad en la Comisión Séptima del Senado, en la sesión del 2 de noviembre del año en curso. Antes de la radicación de la ponencia para segundo debate, se adelantaron mesas técnicas con el Ministerio del Trabajo, la Asociación Nacional de Cajas de Compensación Familiar- ASOCAJAS y la Superintendencia del Subsidio Familiar.

En la sesión plenaria mixta del senado de la república del día 01 de diciembre de 2021, fue aprobado el proyecto de ley en segundo debate y se hace la respectiva publicación en la gaceta 1763 del 2 de diciembre de 2021. Una vez repartido el proyecto de ley para conocimiento de la Comisión VII Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, se designaron como ponentes para rendir informe de ponencia en primer debate, a los honorables representantes Henry Fernando Correal Herrera, Jairo Humberto Crisó Correa, Jairo Giovanni Crislancho y Jairo Reinaldo Cala.

En la sesión del día 04 de mayo de 2022, fue aprobado el proyecto de ley en la Comisión séptima de la cámara de representantes. Durante la discusión fueron aprobadas siete (7) proposiciones que buscaban precisar el articulado. Antes de la radicación de la ponencia para la Plenaria de cámara, se adelantó una mesa técnica con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Mediante oficio CSPCP 3.7-534-2022 fui designado como único ponente para rendir informe de ponencia en segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La propuesta legislativa busca reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, reglamentando nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y modificando algunos aspectos y funciones del Sistema Nacional de Empleo, con el fin de hacerlo más funcional y propicio frente a las necesidades de los colombianos.

3. NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

Empleo en Colombia

La Constitución Política Colombiana de 1991 en su artículo 25, consagró el trabajo como "un derecho y una obligación social", por medio de la cual el trabajador "...goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado", e indica que "Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas".

Aunque la garantía de acceso al trabajo es un mandato de orden constitucional, la realidad de nuestra sociedad evidencia que, por más esfuerzos que se realicen, aun existe un importante porcentaje de la población que carece de este derecho y es en este punto donde el Estado debe plantear estrategias y ejecutar las acciones necesarias para dar soluciones. Por ello, desde el aparato legislativo también estamos llamados a hacer lo

correspondiente para fortalecer el cumplimiento de los derechos de los colombianos, teniendo en cuenta que el trabajo, entre otros aspectos, propicia la obtención de un mínimo vital, una vida familiar y privada armónica, y fomenta la profesionalización para mejorar la competitividad, la inclusión social y la riqueza en el país.

Es tal la importancia del mercado laboral en nuestro país, que diferentes instancias tales como el Observatorio de empleo de Cundinamarca "Observatorio Despliegue" han indicado que el mercado laboral en las ciudades y regiones es una forma de posicionar "...lugares atractivos por su calidad de vida y las oportunidades que ofrecen a las personas y a las empresas para desarrollar sus capacidades de innovar y generar riqueza...la creación de entornos institucionales y la creación y el funcionamiento de las empresas, generan empleos de calidad, que redundan en más competencia y calidad de servicios".

Sin embargo y como ya se había anticipado, nuestra realidad nos presenta grandes retos en materia laboral y al respecto, el Departamento Nacional de Estadística - DANE indica que para enero de 2022 la tasa de desempleo alcanzó 14,6%, para diciembre de 2021 la cifra de desempleo fue del 11%, y, en el total nacional, para el mismo mes del 2020, la cifra se ubicó en 13,4%. Es decir, en enero de 2022 la población desocupada en Colombia fue de 3 millones 552 mil personas, que son 513 mil menos que en enero del 2021¹.

El DANE también destaca que las ciudades con mayor desempleo entre noviembre 2021 y enero de 2022 fueron: "Quibdó: 21,3% (tasa global de participación: 51,6%; tasa de ocupación: 40,6%; tasa de subempleo: 1,7%); Valledupar: 16,5% (tasa global de participación: 61,2%; tasa de ocupación: 51,1%; tasa de subempleo: 10,4%); Tunja: 16,3% (tasa global de participación: 60,4%; tasa de ocupación 50,6%; tasa de subempleo: 4,1%)²".

Se evidencia que ciudades como Quibdó, Valledupar y Tunja por ejemplo, requieren un relevante apoyo por parte de las agencias de gestión y colocación de empleo, con el fin que se elabore un informe que detalle sus particularidades en empleabilidad y las razones por las cuales es notoriamente baja; con la anterior información, es posible generar mecanismos priorizados nacionalmente, para que en un plazo no lejano esta situación cambie, pues esta información es conocida directamente por los habitantes de dichos territorios, pero no es posible enfrentar la problemática del desempleo si no se trabaja con las instancias que tienen presencia en los municipios. Por ello, esta iniciativa busca establecer informes y monitoreo que sirvan de sustento para las políticas públicas veraces y duraderas, que resalten el trabajo rural y el trabajo en las ciudades fuera de la capital del país, sin dejar a ningún sector de la economía por fuera.

Continuando con los datos que nos proporciona el DANE sobre el mercado laboral, muestra que las ciudades con menor desempleo entre noviembre de 2021 y enero de 2022 fueron: "Armenia: 9,4% (tasa global de participación: 50,8%; tasa de ocupación: 46%; tasa de subempleo: 3,3%); Bucaramanga A.M.: 10% (tasa global de participación: 62,3%; tasa de ocupación: 56,1%; tasa de subempleo: 3,7%); Villavicencio: 10,5% (tasa global de participación: 64,5%; tasa de ocupación: 57,7%; tasa de subempleo: 4,3%)³".

¹ Departamento Nacional de Estadística - DANE, página web, extraída en el año 2021, mes de agosto. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

² Ibid.

³ Portal de noticias "El Empleo", página web, extraída en el año 2021, mes de agosto. <https://www.elemplo.com/co/noticias/noticias-laborales/desempleo-en-colombia-disminuyo-durante-marzo-de-2021-6295>

Frente a ello, es necesario analizar las razones, los contextos y las empresas que tienen mayor acogida y han sido prósperas en su labor, y que han facilitado mayor empleabilidad en su respectiva ciudad frente a la situación del país.

Asimismo, y avanzando con la información sobre empleabilidad, el DANE informó que para el mes de enero de 2022, "...la tasa de desempleo fue 14,6%, lo que representó una reducción de 2,9 puntos porcentuales comparado con el mismo mes del 2021 (17,5%). La tasa global de participación se ubicó en 62,6%, lo que significó un aumento de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2021 (60,7%). Finalmente, la tasa de ocupación se ubicó en 53,4%, lo que representó un aumento de 3,3 puntos porcentuales comparado con enero de 2021 (50,1%)⁴".

Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad Total nacional

| Rama de actividad | Enero (2022/2021) | | | | |
|--|-------------------|---------------|----------------|--------------------|-------------------|
| | Enero 2022 | Enero 2021 | Distribución % | Variación absoluta | Contribución p.p. |
| Población ocupada | 20.696 | 18.112 | 100 | 2.584 | |
| Comercio y reparación de vehículos | 3.904 | 1.555 | 18,9 | 2.348 | 1,8 |
| Actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos | 1.700 | 1.441 | 8,2 | 258 | 1,4 |
| Industrias manufactureras | 2.059 | 1.837 | 10,0 | 222 | 1,2 |
| Servicios de electricidad, gas, agua y gestión de desechos | 639 | 492 | 3,1 | 147 | 1,1 |
| Transporte y almacenamiento | 1.871 | 1.080 | 7,3 | 791 | 1,0 |
| Actividades artísticas, recreativas, recreación y otras actividades de servicios | 1.541 | 1.352 | 7,5 | 189 | 0,7 |
| Alimentación y servicios de comida | 1.255 | 1.127 | 6,1 | 128 | 0,7 |
| Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana | 2.457 | 2.332 | 11,9 | 125 | 0,6 |
| Construcción | 1.551 | 1.447 | 7,5 | 104 | 0,5 |
| Actividades financieras y de seguros | 440 | 386 | 2,2 | 54 | 0,3 |
| Actividades inmobiliarias | 134 | 115 | 0,9 | 19 | 0,3 |
| Información y comunicaciones | 381 | 373 | 1,9 | 8 | 0,1 |
| Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca | 2.968 | 3.238 | 14,9 | -270 | -1,3 |

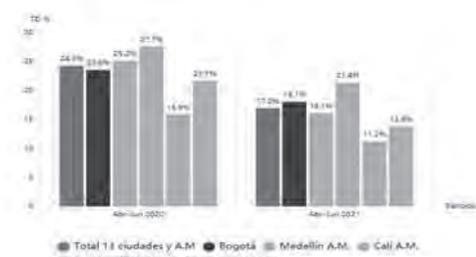
Fuente: DANE-GEIH

Durante el mismo periodo, "...En el mes de enero de 2022, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 20.696 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Comercio y reparación de vehículos, Actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos e Industrias manufactureras con 1,8, 1,4 y 1,2 puntos porcentuales, respectivamente⁵".

Adicionalmente, las siguientes cifras reflejan el panorama actual del país frente al desempleo y a la informalidad laboral, de la siguiente manera:

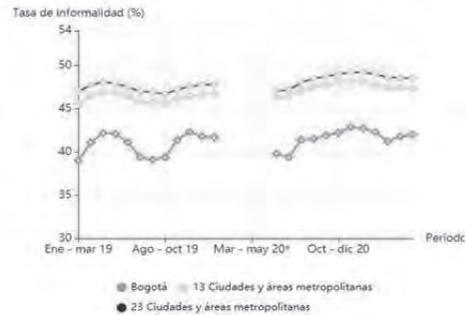
⁴ Departamento Nacional de Estadística – DANE, página web, extraída en el año 2022, mes de enero.
⁵ Ibid.

Tasa de desempleo en las principales ciudades



Fuente Gráfica: Observatorio de empleo de Cundinamarca

Tasa de Informalidad laboral (2019-2021)



Fuente: Tabla - Observatorio de Empleo de Cundinamarca (2021)

Con la anterior perspectiva, ratificamos el desafío que tenemos como país para avanzar en empleabilidad y para asumir los estragos que la pandemia de COVID-19 ha dejado a su paso, entre ellos, el desempleo y la crisis vivida por los trabajadores cesantes.

Para este punto en específico, es preciso anotar que la OIT⁶ estimó que se perdieron 400 millones de trabajos a nivel mundial, sólo en el primer semestre de 2020; y en Colombia durante las restricciones sociales de mayor nivel, se perdieron aproximadamente 5 millones de empleos.

A través de distintos estudios, se ha evaluado el impacto sin precedentes que dejó el COVID-19 en el mercado laboral colombiano el cual había empezado a deteriorarse desde el 2019 y con la pandemia, esta crisis se exacerbó en mayor medida. Las afectaciones son a nivel nacional y también a nivel regional, y se ha evidenciado que en el 2020, todas las regiones tuvieron una caída de 15 puntos porcentuales en sus tasas de ocupación.

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, se ratifica la necesidad de tramitar este Proyecto de Ley, con miras a dictar medidas que ayuden a aumentar y fortalecer el empleo de los colombianos, que ayuden a la población cesante a lograr una estabilidad económica, y que en conjunto con medidas de fortalecimiento al sistema de empleo público, se otorguen una serie de herramientas para la prosperidad de los colombianos.

Estamos viviendo una pandemia que inevitablemente afectó la situación laboral de los colombianos y muchos cesantes han resultado seriamente afectados. Es por ello que se proponen medidas para protegerlos mientras se mantenga su estado de cesantes, y a la vez, se busca facilitar el proceso de empleabilidad que se da mediante el servicio público de empleo.

Precisamente una de las medidas que con seguridad beneficiará a los trabajadores cesantes, es la transferencia económica creada mediante el Decreto 801 de 2020, como un reconocimiento de la difícil situación que vivieron muchos colombianos en el año 2020, cuando al iniciar la pandemia perdieron sus empleos. Sin embargo, se propone que esta transferencia económica ahora tenga carácter permanente, siendo uno de los beneficios que todo cesante en el país recibirá en caso de pérdida de su empleo.

Pero adicional a este beneficio, también se prevén medidas para no permitir que los recursos del FOSFEC lleguen a las personas que no los necesitan. Es sabido que los aportes con destino al subsidio familiar son de naturaleza pública y le pertenecen al Sistema de la Protección Social, por tanto, gozan de protección especial por parte del Estado, lo que significa que las administradoras de éstos, deben adelantar las acciones de cobro, sin importar el monto de las acciones. Adicionalmente, y de acuerdo al Decreto 1072 de 2015 compilado del Sector Trabajo, el artículo 2.2.7.5.3.2. establece:

"Artículo 2.2.7.5.3.2. Afectación de los recursos administrados por las cajas de compensación familiar. Los recursos que administran las Cajas de Compensación Familiar están destinados a la atención de las prestaciones y servicios de la seguridad social y demás finalidades que prevea la ley y no podrán comprometerse para fines diferentes. Los que provengan de los aportes obligatorios pagados por los empleadores y por las cooperativas de trabajo asociado tienen la condición de recursos parafiscales y como tales, su administración se rige por las disposiciones legales correspondientes (...)"

⁶ Universidad Nacional de Colombia, 2020. Impacto de la pandemia covid-19 sobre el mercado laboral en Colombia: el papel del empleo en la recuperación económica.

En este sentido, es necesario ser específicos a través de esta norma, plasmar el procedimiento de prohibiciones o improcedencias de recibir los beneficios del FOSFEC.

A su vez y considerando que en la presente iniciativa legislativa se están tratando disposiciones para la protección de personas con alguna vulnerabilidad en el país, por ejemplo los cesantes quienes al perder su empleo experimentan graves afectaciones, es necesario aprovechar el espacio para trabajar un beneficio económico dirigido a los cuidadores en el núcleo familiar, quienes al dedicarse a esta labor no pueden trabajar o percibir otros ingresos y por ello su calidad de vida y la de su familia se ve disminuida.

La OIT ha reconocido el trabajo de cuidado, tanto remunerado como no remunerado, como de vital importancia para el futuro del trabajo decente, en el que resalta la necesidad que los gobiernos adopten medidas urgentes en lo que respecta a la formalización del trabajo del cuidado.

La mayoría de las personas que realizan el trabajo del cuidado es no remunerada y es desempeñado principalmente por mujeres. "El trabajo del cuidado no remunerado es un factor clave para determinar si las mujeres acceden al empleo o permanecen en él, así como la calidad de los trabajos que desempeñan. Si bien la prestación de cuidados puede ser gratificante, cuando se realiza en exceso y cuando conlleva un alto grado de penosidad, obstaculiza las oportunidades económicas y el bienestar de las cuidadoras y cuidadores no remunerados, y menoscaba su goce general de los derechos humanos" (ILO- El trabajo de cuidados y los trabajadores del cuidado para un futuro con trabajo decente).

Esta figura del trabajo del cuidado no remunerado evidentemente tiene repercusiones importantes en la desigualdad de género dentro de los hogares y la capacidad de las mujeres para estar en el mercado laboral formal, y la perspectiva de estar cubierto de alguna medida en la vejez.

Por su lado, el Ministerio de Salud, a través del artículo 3 de la Resolución 5928 de 2016 establece como cuidador: "aquella persona que brinda apoyo en el cuidado de otra persona que sufra una enfermedad grave, sea congénita, accidental o como consecuencia de su avanzada edad, que dependa totalmente de un tercero para movilizarse, alimentarse y realizar sus necesidades fisiológicas (...)"

A esto se suma que la Sentencia de la corte T-154 de 2014, estableció la necesidad de tener la certeza médica de la situación de dependencia de la persona. Y además de las situaciones anteriormente enunciadas, cuando se requiera asistencia en actividades de higiene, aseo y alimentación, "ayuda en la administración de medicamentos por vía oral, labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, es decir, un miembro de la familia o del círculo social del paciente".

Es por ello, que la inclusión como beneficio del Sistema de Subsidio Familiar de beneficiarios de trabajadores activos para quienes desempeñan labores de cuidado, redundará en el interés general de la protección social. También se reconoce que el trabajo no remunerado realiza una contribución importante a las economías locales, así como al bienestar individual, de la familia y de la sociedad.

Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario que las Cajas de Compensación Familiar otorguen un subsidio en dinero al cónyuge o compañero(a) del trabajador afiliado, que no cuente con ninguna vinculación laboral ni ingreso, y que realice actividades de cuidado, equivalente al valor de la cuota monetaria otorgada en cada

departamento. Se propone sea otorgado a aquellos cónyuges o compañeros(as) de los trabajadores cuya remuneración mensual, fija o variable no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Igualmente, se propone que haya una afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar; lo anterior, recordando que el Plan Nacional de Desarrollo indica que más de seis (6) millones de colombianos son adultos mayores, de los cuales: 1.9 millones son pensionados, 1,5 millones son beneficiarios de Colombia Mayor, 86 mil están cotizando a pensiones, 7 mil son beneficiarios del programa de Beneficios Económicos Periódicos (BEPS) y 3,5 millones no cuenta con algún tipo de protección económica para la vejez.

En concordancia con estas cifras del PND, según el DANE del año 2018, del total de la población nacional⁷, 48.258.494, el 13.5%, 6.514.897 son personas de más de 60 años. De este porcentaje, el 25%, 1.628.724, se encuentra afiliada al Sistema de Subsidio Familiar, bien sea por ser un trabajador afiliado a una Caja de Compensación Familiar; como afiliado pensionado, por haber estado más de 25 años afiliado al Sistema, o como beneficiario de un trabajador afiliado en las Cajas de Compensación Familiar.

Se busca entonces que, a través de la presente iniciativa legislativa, se eliminen las barreras de afiliación de los pensionados que aportaron más de 25 años al Sistema de Subsidio Familiar, categorizados como afiliados por fidelidad, y que continúen con la afiliación una vez sea reconocida su pensión sin necesidad de trámites adicionales. La ley 789 de 2002 en el parágrafo 2º del artículo 9 estableció que *“los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años al Sistema de Cajas de Compensación Familiar y se encuentren pensionados tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación Familiar”* (subrayado fuera de texto).

Sin embargo, se identifica una barrera de acceso el tener que generar una afiliación adicional. Por ende, se propone esta medida para contribuir sin ninguna barrera al envejecimiento activo y saludable, favoreciendo la calidad de vida de las personas mayores. El término activo, hace referencia a la participación continua de las personas mayores en forma individual y colectiva, en los aspectos sociales, económicos, y culturales, entre otros. Se pretende generar un compromiso que logre la participación continua de las personas mayores desde diferentes aspectos.

Estas medidas y otras de importante fortalecimiento al servicio público de empleo, son puestas a consideración de los Honorables Senadores de las distintas Bancadas con asiento en el Congreso de la República, esperando el apoyo unánime a favor de los trabajadores, cuidadores y cesantes en nuestro país.

4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY

MARCO CONSTITUCIONAL

- ARTÍCULO 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

⁷ Colombia tiene una población total, según el DANE de 48.258.494, cifras al año 2018, de donde sin DANE, el 51,2% son mujeres y hombres 48,8%; el 13,5%, es decir, 6.514.897 son mayores de 60 años y afiliados al SSF 1.628.724

- ARTÍCULO 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social. Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles.

MARCO LEGAL

- Ley No. 1929 de 2018 “Por medio de la cual se modifica temporal y parcialmente la destinación de un porcentaje de los recursos del fondo de solidaridad de fomento al empleo y protección al cesante, definida en el artículo 6º de la ley 1636 de 2013; y se faculta a las cajas de compensación familiar a destinar recursos para el saneamiento de pasivos en salud y/o el cumplimiento de condiciones financieras aplicables a las EPS”
- Ley 1636 de 2013 “Por medio de la cual se crea el mecanismo de protección al cesante en Colombia.”

MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL

- Resolución 0846 de 2021 del Ministerio de Trabajo. Por medio del cual se reglamenta la expedición del Certificado de Primer Empleo y el registro anualizado de las certificaciones que acreditan el Primer Empleo.
- Resolución 2121 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se ordena el giro directo a las Cajas de Compensación Familiar de los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencia, en el marco del Decreto Legislativo 801 de 2020 priorizando los trabajadores cesantes que se encuentran aun en lista de espera.
- Resolución 2704 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se ordena el giro directo a las Cajas de Compensación Familiar de los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencia, en el marco del Decreto Legislativo 801 de 2020 para las nuevas postulaciones de los trabajadores cesantes
- Resolución 2919 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se adopta la distribución anual de recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante - FOSFEC para la vigencia 2021.
- Resolución 3584 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Por la cual se modifica la distribución de los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC.
- Decreto 553 de 2020 del Ministerio del Trabajo. Por el cual se define la transferencia económica no condicionada para los Adultos Mayores que se encuentran registrados en la lista de priorización del Programa Colombia Mayor y se define la transferencia al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante administrado por las Cajas de Compensación Familiar, en el marco del Estado

de Emergencia Económica, Social y Ecológica y se dictan otras disposiciones.

- Decreto legislativo número 770 de 2020 del Ministerio del Trabajo. “Por medio del cual se adopta una medida de protección al cesante, se adoptan medidas alternativas respecto a la jornada de trabajo, se adopta una alternativa para el primer pago de la prima de servicios, se crea el Programa de Apoyo para el Pago de la Prima de Servicios - PAP, Y se crea el Programa de auxilio a los trabajadores en suspensión contractual, en el marco de la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada mediante el Decreto 637 de 2020”

5. IMPACTO FISCAL DEL PROYECTO DE LEY

El artículo 7º de la Ley 819 del 2003 señala que “(...) En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (...)”.

Frente a esta disposición, cabe señalar que el Proyecto de Ley se encuentra enmarcado en los objetivos de política establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y sus metas plurianuales de inversión, incluyendo presupuesto para las entidades encargadas de promover el crecimiento económico y el empleo. Tal como se mencionó en el marco normativo de referencia, el artículo 4º de la Ley 1955 de 2019, estima alrededor de 27 billones para el Pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad: una economía dinámica, incluyente y sostenible que potencie todos nuestros talentos.

Adicionalmente, la norma referida en relación a la Ley 819 de 2003, ha sido objeto de varios fallos de la Corte Constitucional, como la sentencia C- 307 de 2004 32 (reiterada por la Sentencia C-502 de 2007), que señalan que el mencionado artículo 7 debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa. Por lo expuesto, la propuesta legislativa cumple con lo exigido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

Adicionalmente, es necesario precisar que los recursos FOSFEC según el Artículo 23. De la ley 1636. “Administración del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante”. Las Cajas de Compensación Familiar administrarán el Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante del cual realizarán los pagos del Mecanismo de Protección al Cesante”, por tanto no hacen parte del Presupuesto General de la Nación y por tanto no se incluyen en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, en consecuencia no podrían generar un impacto fiscal sobre el PGN en el marco del Art. 7 de la Ley 819 de 2003 estos son contribuciones administradas por las Cajas de Compensación Familiar como rentas parafiscales atípicas cada vez que han sido impuestas directamente por el legislador en cabeza de determinado grupo socioeconómico- los empleadores- pero, con el objeto de beneficiar a los trabajadores,

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Una vez analizado el articulado se considera importante realizar algunos ajustes de forma y adicionar un artículo nuevo que en la misma línea busque la protección de los recursos amparados para el cesante. Adicionalmente se hacen precisiones conceptuales y se corrige la numeración del articulado en los siguientes términos:

| TEXTO PROPUESTO EN COMISION SÉPTIMA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES | Observaciones |
|---|---|---------------------|
| TITULO “POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002. SE FOMENTA LA GENERACION DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” | TITULO “POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002. SE FOMENTA LA GENERACION DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” | Sin modificaciones. |
| Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo. | Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo. | Sin modificaciones. |
| Artículo 2. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: “Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional. Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán: a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones | Artículo 2. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: “Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional. Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán: a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones | Sin modificaciones. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|----------------------------|
| <p>sobre un (1) SMMLV. b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p> | <p>sobre un (1) SMMLV. b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p> | | <p>postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante puede controvertirse por el interesado, que deberá formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC</p> | <p>postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante es susceptible del <u>recurso de reposición y en subsidio de apelación conforme los términos y condiciones señalados en el C.P.A.C.A.</u>, que deberán formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p> | |
| <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar. El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad. En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin. La decisión negativa respecto a la</p> | <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar. El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad. En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin. La decisión negativa respecto a la</p> | <p>En el inciso 4 se reemplaza la expresión "puede controvertirse por el interesado" por "recurso de reposición y en subsidio de apelación" conforme los términos y condiciones señalados en el C.P.A.C.A.</p> | <p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el párrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante. Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p> | <p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el párrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante. Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p> | |
| | | | <p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 2. 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 3. 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 4. 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. | <p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 2. 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 3. 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 4. 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. | <p>Sin modificaciones.</p> |
| | | | <p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> | <p>Artículo 5-6. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> | <p>Sin modificaciones</p> |
| | <p>Artículo Nuevo. La transferencia económica por un valor de 1.5 SMMLV de que trata esta Ley, no se constituirá como un recurso garante del mínimo vital y móvil del desempleado, sino como subsidio al cesante, cuyo pago se realizará de acuerdo con la forma establecida en esta Ley. La transferencia monetaria se pagará exclusivamente con cargo a los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, y la Nación no será garante en el pago de este subsidio.</p> | <p>Este artículo fue propuesto en comisión séptima de la Cámara de Representantes y quedó como constancia durante el debate. Una vez realizada la mesa técnica con el Ministerio de Hacienda y Ministerio de Trabajo, se decide acoger el artículo para evitar algún tipo de riesgo jurídico que pueda relacionarse, considerando que los recursos del Sistema de Seguridad Social Integral están a cargo de la Nación, por tanto, ante un agotamiento de los recursos de la subcuenta del FOSFEC, la Nación tendría que garantizar la permanencia de este subsidio, lo que supondría un impacto fiscal frente a la iniciativa. Por lo tanto, y para salvaguardar los recursos de la Nación, lo que busca el artículo es aclarar y precisar que la transferencia económica de que trata la presente Ley se constituye como un subsidio y por ello no supone su constitución como salario mínimo vital y móvil. Y a su vez reitera que la financiación de la transferencia monetaria es exclusivamente responsabilidad del FOSFEC, de conformidad con la Ley 1636 de 2013.</p> | <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, coltizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV. Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses. Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> | <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, coltizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV. Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses. Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> | |
| | | | <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> | <p>Artículo 6 Z. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> | <p>Sin modificaciones</p> |
| | | | <p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC): a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibidos beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años. b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo</p> | <p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC): a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibidos beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años. b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo</p> | |

| | | | | | |
|---|---|---------------------------|---|--|----------------------------|
| <p>de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.</p> <p>Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p> | <p>de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.</p> <p>Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p> | | <p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002: 8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal</p> | <p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7 8. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002: 8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan</p> | <p>Sin modificaciones</p> |
| <p>remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así: PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación. Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> <p>Artículo 9. Adiciónese un parágrafo al artículo 13 de la Ley 1636 de 2013 en los siguientes términos: Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de</p> | <p>con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 8 9. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así: PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación. Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> | <p>Sin modificaciones</p> | <p>Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 10. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo. 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo. Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 11. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso</p> | <p>Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 10 11. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo. 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo. Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 11 12. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso</p> | <p>Sin modificaciones.</p> |

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|---|
| <p>deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> <p>Artículo 12. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 13. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano. A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del Trabajo.</p> <p>Artículo 14. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado</p> | <p>deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> <p>Artículo 42 13. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 43 14. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano. A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del Trabajo.</p> <p>Artículo 44 15. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado</p> | <p>Sin modificaciones</p> <p>Sin modificaciones.</p> | <p>ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional. El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo. El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de: a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> <p>Artículo 16. Certificación para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria</p> | <p>ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos</p> <p>Artículo 45 16. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional. El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo. El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de: a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> <p>Artículo 46 17. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria</p> | <p>Sin modificaciones.</p> |
| <p>ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad. Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley. Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habilitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 17. Modifíquese inciso 6 del parágrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p> | <p>ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad. Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley. Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habilitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 47 18. Modifíquese inciso 6 del parágrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p> | <p>A partir de la Ley 1562 de 2012 <i>Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional</i>, se modificó la palabra <i>profesionales</i> por</p> | <p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Profesionales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 18. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> | <p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Laborales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 48 19. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> | <p><i>laborales</i>, considerando que la primera era discriminatoria con ciertas actividades. Por lo tanto, y en aras de actualizar el concepto a la normalidad vigente, se incluye la palabra <i>laborales</i>.</p> <p>Sin modificaciones.</p> |
| | | | <p>7. CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, se señalan algunos criterios guía en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión, en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.</p> <p>Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran: a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado. b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés, serían aquellos que tengan un beneficio particular, actual y directo a favor de parientes hasta segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, desempleados y que no cumplan con las condiciones para acceder al régimen subsidiado de salud.</p> | | |

| | |
|---|---|
| <p>8. PROPOSICIÓN</p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley N° 410 de 2021 Cámara/167 de 2021 Senado <i>“Por medio de la cual se reforman las leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones”</i>, con base en el texto propuesto.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA Representante a la Cámara Coordinador ponente</p> | <p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 410 DE 2021 CÁMARA Y 167 DE 2021 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.</p> <p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <p>a. Pago de la colización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV,</p> <p>b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p> <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.</p> <p>El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la colización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad.</p> <p>En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.</p> |
| <p>La decisión negativa respecto a la postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante es susceptible del recurso de reposición y en subsidio de apelación conforme los términos y condiciones señalados en el C.P.A.C.A ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p> <p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el parágrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante.</p> <p>Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p> <p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. <p>Artículo 5. La transferencia económica por un valor de 1.5 SMMLV de que trata esta Ley no se constituirá como un recurso garante del mínimo vital y móvil del desempleado, sino como subsidio al cesante, cuyo pago se realizará de acuerdo con la forma establecida en esta Ley.</p> <p>La transferencia monetaria se pagará exclusivamente con cargo a los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, y la Nación no será garante en el pago de este subsidio.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 12. Tipo, período y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.</p> <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, colizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p> <p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.</p> <p>Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> <p>Artículo 7. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):</p> | <p>a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) veinte(s) o haya(n) percibido beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años.</p> <p>b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC.</p> <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p> <p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 8. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002:</p> <p>8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden</p> |

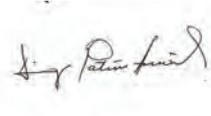
| | |
|---|---|
| <p>ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 9. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación.</p> <p>Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Medidas para el fortalecimiento del Servicio Público de Empleo</p> <p>Artículo 10. Adiciónese un párrafo al artículo 13 de la Ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:</p> <p>Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo, a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 11. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. <p>Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.</p> <p>Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 12. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> | <p>Artículo 13. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 14. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.</p> <p>A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del trabajo.</p> <p>Artículo 15. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.</p> <p>Artículo 16. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional.</p> <p>El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.</p> <p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Medidas para el fomento del empleo juvenil</p> <p>Artículo 17. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y</p> |
| <p>Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad.</p> <p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 18. Modifíquese inciso 6 párrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p> <p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Laborales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 19. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="text-align: center;">  <p>HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA Representante a la Cámara Coordinador ponente</p> </div> | <p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 410 DE 2021 CÁMARA - 167 DE 2021 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;">(Aprobado en la Sesión presencial del 4 de mayo de 2022, Comisión VII Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, Acta No. 42)</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.</p> <p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV, b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar. <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último</p> |

| | |
|---|--|
| <p>año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.</p> <p>El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad.</p> <p>En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.</p> <p>La decisión negativa respecto a la postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante puede controvertirse por el interesado ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p> <p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el parágrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante.</p> <p>Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p> <p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 2. 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 3. 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 4. 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. <p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 12. Tipo, periodo y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.</p> <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, cotizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p> <p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.</p> | <p>Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibidos beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años. b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compilará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación. c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p> <p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002:</p> <p>8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> |
| <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación.</p> <p>Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Medidas para el fortalecimiento del Servicio Público de Empleo</p> <p>Artículo 9. Adiciónese un parágrafo al artículo 13 de la Ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:</p> <p>Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo, a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 10. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. | <ol style="list-style-type: none"> 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. <p>Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.</p> <p>Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 11. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> <p>Artículo 12. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así;</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 13. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.</p> <p>A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del trabajo.</p> <p>Artículo 14. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar</p> |

| | |
|---|---|
| <p>formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional.</p> <p>El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.</p> <p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Medidas para el fomento del empleo juvenil</p> <p>Artículo 16. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad.</p> <p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habilitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 17. Modifíquese inciso 6 parágrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p> <p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Profesionales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que</p> | <p>se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 18. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p>HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA Representante a la Cámara</p> <p>JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la cámara</p> <p>JAIRO GIOVANNI CRISTANCHO TARACHE Representante a la Cámara</p> <p>JAIRO REINALDO CALA SUAREZ Representante a la cámara</p> </div> |
|---|---|

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO 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.

| | |
|--|---|
| <p>Bogotá D.C., mayo de 2022</p> <p>Doctora DIANA MARCELA MORALES Secretaria General Comisión Sexta Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>Referencia: Informe de ponencia para segundo 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".</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 segundo debate al proyecto de ley de la referencia.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> | <p>I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE</p> <p>Esta iniciativa fue radicada por el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Representante Emeterio Montes De Castro, el Representante Diego Patiño Amariles 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 notificó mediante oficio; designación como única ponente de este proyecto a la Senadora Ana María Castañeda, quien presentó el Informe de Ponencia para Primer Debate ante la comisión sexta de Senado, 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.</p> <p>Posteriormente se presentó segunda ponencia y el 19 de abril del 2022 la plenaria del Senado de la República discutió y aprobó la iniciativa.</p> <p>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.</p> <p>El miércoles 11 de mayo del 2022 fue discutido y aprobado por parte de la Comisión primer debate de la Cámara de Representantes, siendo designados como ponentes para segundo debate los mismos representantes.</p> <p>II. OBJETO DEL PROYECTO.</p> <p>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.</p> <p>III. JUSTIFICACIÓN.</p> <p>MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p> |
|--|---|

| | |
|---|---|
| <p>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 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 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) • 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 Medía 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</p> |
| <p>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)</p> |

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) 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

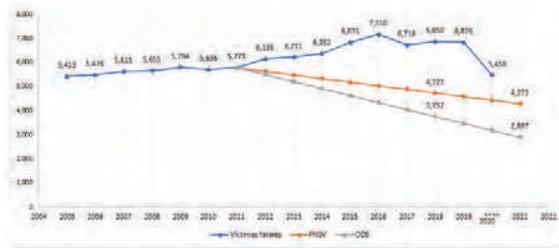
El presente proyecto de ley se traduce en el cumplimiento del mandato otorgado al legislador; de regular la actividad de tránsito automotor, con el fin de asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos 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.

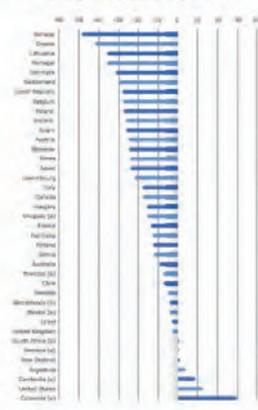
De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (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.

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

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 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.

Figure 2. Percentage change to the number of road deaths, 2010-17



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

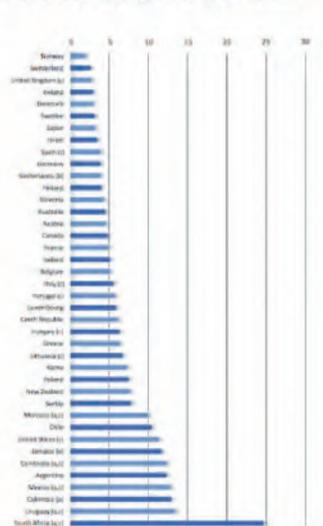
(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

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/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf>

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

Figure 5. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2018 or latest available



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

| | |
|--|---|
| <p>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 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</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. ⁷ idem</p> | <p>tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito⁸.</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> <ul style="list-style-type: none"> 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>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</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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. 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>suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil¹⁰.</p> <p>Se insta a 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 3° 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 Congresista 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</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 enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. 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>presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</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) <i>Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</i></p> <p>c) <i>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.</i></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.

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.

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Las modificaciones propuestas tienen como propósito ajustar conceptos y precisar acciones en materia de movilidad acordes con el desarrollo y avance de la regulación y necesidades de la Seguridad Vial, así como atender diversas observaciones que se presentaron por parte del Gobierno Nacional y los diferentes actores interesados en el objeto de la iniciativa. A continuación, se presenta el cuadro con los respectivos ajustes y su justificación:

| TEXTO APROBADO POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | ARTICULADO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES | NUEVAS OBSERVACIONES |
|---|---|---|
| <p>CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</p> <p>ARTÍCULO 1°. 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>ARTICULO 2°. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano:</p> <p>Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la</p> | <p>No tiene modificaciones.</p> <p>Se realiza ajuste en la redacción a solicitud de la ANSV en el sentido de acompañar los principios del enfoque sistema seguro con la literatura internacional al respecto. La modificación ajusta las definiciones internacionales de los principios a lo que la legislación colombiana desarrollaría por sistema seguro. La disposición cuenta con el aval del Gobierno nacional.</p> |

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.

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.

e) 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

seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales. dichos componentes guían el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral.

Principios:

- a) Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad.
- b) Vulnerabilidad física del cuerpo

(peatones, ciclistas y motociclistas).

d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión.

c) Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial debe ser compartida entre las autoridades de tránsito, los planificadores, diseñadores y ejecutores de la seguridad vial: toda entidad, organización o empresa del sector público o privado; y los actores viales.

d) Proactividad en la seguridad vial. Debe adoptarse medidas de prevención y mitigación de riesgos, fortaleciendo los componentes de la seguridad vial para lograr un sistema de movilidad seguro.

e) Movilidad eficiente y segura. El diseño del sistema de tránsito y transporte debe ponderar la eficiencia y la seguridad para todos los actores viales, con la

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| <p>CAPÍTULO II</p> <p>OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA 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>i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en</p> | <p><u>finalidad de reducir al máximo la siniestralidad.</u></p> <p>CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA 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.</p> <p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar</p> | <p>La modificación establece un término perentorio de 2 años para expedir un plan de acción en la armonización de los 162 reglamentos técnicos que establece el acuerdo internacional de seguridad vehicular 1958 de las naciones unidas. Dicha adhesión se encuentra en trámite en comisión II del Senado mediante un proyecto de iniciativa del Gobierno Nacional.</p> | <p>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 (Acrilamientos). Esto bajo las condiciones establecidas en el Decreto 1595 del 2015 o las normas que lo modifiquen, adición 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</p> | <p>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. <u>El término de los dos años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958.</u></p> | |
| <p>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</p> | | <p>Sin modificación</p> <p>Sin modificación.</p> | <p>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</p> | | <p>De conformidad con la Sentencia C- 600A de 1996 y la C-1042 de 2007 se considera pertinente eliminar la propuesta al considerar, que establece una disposición legal sobre usos del suelo, que resulta ser de reserva privativa de una Ley orgánica. Algo que desborda el alcance de esta ley ordinaria.</p> |

| | | | | | |
|---|--|--------------------------|---|--|---|
| <p>de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Prependiendo 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>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>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,</p> | | <p>Sin modificación.</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.</p> | | |
| <p>efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> | | | <p>tengan evidencias de hechos o circunstancias que los desvirtúen.</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 4. 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</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 7º. 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>Se propone una modificación al literal C con el objetivo de que garantizar y ampliar el servicio de los exámenes teórico y práctico de conducción para la toda población, dando una pluralidad de oferentes.</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"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. 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</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"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública <u>reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional</u>, que garanticen | |

| | | | | | |
|---|---|--|---|--|--|
| <p>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:</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</p> | <p>cobertura nacional para la realización de las pruebas, en 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><u>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal.</u></p> <p><u>En aquellas zonas del país donde ninguna de las dos anteriores</u></p> | | <p>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</p> | <p><u>garantice la prestación del servicio, se habilitará para la realización de los exámenes a las entidades privadas que se encuentren debidamente registradas en el sistema RUNT, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</u></p> <p><u>Para lo cual En todo caso</u> 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</p> | |
| <p>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>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:</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</p> | | | <p>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</p> | |

| | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| <p>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>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. 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</p> | <p>Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV)</p> | <p>pertinente rescatar lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Para prevenir los fraudes, es necesario legislar en el sentido de que todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 podrán ser dictados por Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención; ii. Simultáneamente, es necesario hacer más riguroso el control, para ello, los cursos para reducción de la sanción deben ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente; |
| <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</p> | <p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> | <p>El artículo 9 aprobado en Primer Debate de la Cámara consagraba un sistema de puntos de la licencia de conducción, que en este segundo debate no fue incorporado; sin embargo, de la norma aprobada es</p> | | | |
| <p>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 134 de la presente Ley, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar</p> | <p>detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</p> | <p>iii. Cometer fraude o beneficiarse de un curso fraudulento pone en riesgo no sólo al conductor sino a todos los sujetos de la movilidad, como peatones, usuarios, pasajeros, motociclistas, ciclistas y agentes de tránsito, por esa razón se establece una sanción similar prevista actualmente para quien incumpla la recategorización de la licencia, prevista en los artículos 24 y 157 de la Ley 769 de 2002: multa de hasta 100 salarios y suspensión de la licencia de conducción hasta por 3 años; y</p> | <p>las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente 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 134 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>iv. Para combatir 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 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</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</p> | | <p>Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se preste para dicha conducta.</p> | <p>sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</p> | | |
| <p>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 prohíban. 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.</p> <p>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>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>B. 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>C. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de</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>peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</p> <p>D. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>E. 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>F. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> | |
| | | | <p>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. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>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</p> | <p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>A. Los conductores de estos tipos de</p> | <p>Las modificaciones obedecen a ajustes de forma en la nomenclatura por literales del artículo.</p> |

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|---|
| | <p><u>G.</u> Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, con protección total de cráneo, sujetados; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p><u>H.</u> La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."</p> | | <p>motocicletas, motocicletos 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. | | |
| <p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 96. Normas específicas para</p> | | <p>Sin modificaciones.</p> | | | |
| <p>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.</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 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</p> | <p>EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 11. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, la Dirección de Tránsito de la Policía (DITRA) deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad.</p> | <p>se da, pues la norma ha sido malinterpretada, haciéndole perder su efecto, desconociendo 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 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</p> |
| <p>CAPITULO V</p> <p>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>CAPITULO V</p> <p>REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO</p> | <p>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</p> | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--------------------------|
| <p>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 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</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 permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio</p> | <p>accidentes que afectaron el SOAT. (art. 5 ley 2161).</p> <p>Igualmente se vincula a la DITRA en el reporte de información de siniestros viales en sistema el SIRAS para mejorar información.</p> | <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 13°. 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</p> | <p>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.</p> | <p>Sin modificación.</p> |
| <p>RUNT emita la información gratuitamente.</p> <p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14°. 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.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no</p> | <p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 13°. 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</p> | <p>Se incorpora un parágrafo en el cual se permite establecer un límite superior al del descrito en el artículo en la medida que exista un estudio técnico de velocidades seguras según la infraestructura, por ejemplo, en aquellas vías 4G o 5G.</p> | <p>podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> | <p>(30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2°. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el</p> | |

| | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| | <p><u>marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</u></p> | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p> | |
| <p>ARTÍCULO 15°. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN</p> | <p>ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y</p> | <p>Se incorpora un párrafo en el cual se permite establecer un límite superior al del descrito en el artículo en la medida que exista un estudio técnico de velocidades seguras según la infraestructura, por ejemplo, en aquellas vías 4G o 5G.</p> | | | |
| <p>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.</p> | <p>en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. 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,</p> | | | <p>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.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. <u>Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características</u></p> | |

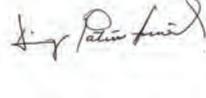
| | | | | | |
|--|---|---|---|--|---|
| | <p><u>operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</u></p> | | <p>DE LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementarán 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.</p> <p>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 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>PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país, deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la</p> | <p>grandes del país, además de incorporar los planes de velocidad para las mismas entidades y las de categoría especial, I, II y III.</p> |
| <p>ARTÍCULO 16°. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES</p> | <p>ARTÍCULO 15°. IMPLEMENTACIÓN DE</p> | <p>Se reformula el artículo para vincular los planes locales de seguridad vial para las entidades territoriales más</p> | | | |
| <p>aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán 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>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán 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>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>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</p> | <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. 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</p> | <p>Se modifica la autoridad competente de que trata este artículo, pues el Ministerio es quien tiene la facultad residual.</p> |

| | | | | | |
|---|---|---|--|--|--------------------------|
| <p>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.</p> | <p>facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> | <p>Sin modificación.</p> | <p>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.</p> | <p>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 del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación".</p> | <p>Sin modificación.</p> |
| <p>ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> | <p>"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</p> | <p>Sin modificación.</p> | <p>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</p> | <p>Sin modificación.</p> | <p>Sin modificación.</p> |
| <p>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.</p> | <p>ARTÍCULO 19. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor</p> | <p>Este artículo busca otorgar seguridad jurídica a los conductores en el sentido de impedir la instalación de SATST de forma arbitraria y sin cumplir con los requisitos técnicos y legales.</p> | <p>recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá</p> | <p>recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá</p> | <p>Sin modificación.</p> |

| | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|
| | <p>superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."</p> | | | <p>ARTÍCULO 20. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.</p> | <p>Este artículo tiene por objeto evaluar periódicamente la estrategia y efectividad del control de los SATST en su finalidad de disminuir siniestros viales.</p> |
| <p>ARTÍCULO 21. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p> | | <p>Se busca facultar al gobierno nacional para que reglamente las condiciones de operación de vehículos de emergencia y que estos operen en condiciones de seguridad vial y no representen un riesgo para la comunidad.</p> | <p>El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDNC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.</p> <p>La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.</p> | <p>proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial; iii) los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales; y, iv) los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo".</p> <p>Teniendo en cuenta la importancia de la modernización del parque automotor de carga, es indispensable garantizar la sostenibilidad financiera del fondo de reposición. Lo anterior tiene un impacto directo en la edad del parque automotor, el acceso a nuevas tecnologías para el transporte de mercancías en el país, la transición hacia vehículos que reduzcan la contaminación ambiental, así como el soporte del servicio público esencial de transporte de carga.</p> | |
| | <p>ARTÍCULO 22. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.</p> | <p>El artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 estableció lo siguiente: "Créase el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, como un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar el programa de modernización del parque automotor de carga. El Fondo se financiará con: i) el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del</p> | | | |

| | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| | | <p>Desde el Documento Conpes 3489 del 1 de octubre de 2009 se determinó la necesidad de establecer incentivos para la reposición y renovación vehicular en transporte de carga. Posteriormente, en el Documento Conpes 3759 de 2013 se declaró la importancia estratégica del Programa de Reposición Y Renovación del Parque Automotor de Carga. Y en el Documento Conpes 3963 de 2019 se fijó la política para la modernización del sector transporte automotor de carga.</p> <p>En respuesta de lo anterior, el Legislador ya ha creado tres fondos diferentes para promover la modernización del parque automotor de carga: uno para los vehículos con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas (Ley 1955 de 2019, artículo 307) y dos para los vehículos con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas y volquetas (Ley 2169 de 2021, artículos 32 y 33).</p> <p>En línea con todo lo anterior, la posibilidad de crear una contribución especial, en la que el mismo sector de transporte</p> | | | <p>de carga aporte un porcentaje del valor de cada operación para que la flota vehicular dedicada a este servicio público esencial sea modernizada, permite al país contar con la seguridad de que habrá disponibilidad de fondos para la continuidad de este programa estratégico para nuestro país. El artículo define el sistema y el método para que el Gobierno Nacional fije la tarifa que se pagará por dicho concepto.</p> <p>Dicha propuesta encuentra asidero teniendo en cuenta que, según la información reportada en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) para el año 2021, en el país se movilizaron 123.647.752 toneladas y 3.762.472.108 galones en un total de 9.280.932 de viajes. Estas movilizaciones representan la operación de todos los vehículos que prestan el servicio de transporte de carga terrestre intermunicipal a través de empresas de transporte debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>De las 9,2 millones de operaciones de transporte</p> |
| | | <p>reportadas en el RNDC para el 2021, 1.642.499 reportaron viajes con valor pactado igual a cero y las restantes 7.658.056 sumaron un total de más de 12 billones de pesos (\$ 12.719.646.512.996).</p> <p>A partir de estas cifras y haciendo uso de la información disponible del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT- se identifica que en el país 146.850 vehículos de carga realizan operaciones de transporte en las que se expiden manifiestos de carga. De estos, 77.681 (52.9%) son vehículos con Peso Bruto Vehicular (PBV) de más de 10,5 toneladas.</p> <p>Adicionalmente, los vehículos de más de 10,5 toneladas de PBV aportan alrededor del 73% del total del valor pactado en las operaciones de transporte de carga por carretera, lo que para 2021 representó un total de \$ 9.403.292.817.800.</p> <p>Considerando estas cifras, se puede estimar un valor promedio por viaje, para los vehículos de carga de más de 10,5 toneladas de \$ 2.321.242.</p> | | | <p>El cobro promedio por manifiesto de carga sería de \$2.321 pesos. Lo que llevaría a un recaudo aproximado anual de alrededor de \$21.500 millones de pesos en el escenario en que todas las operaciones de transporte de carga que requieren la expedición del manifiesto de carga realicen el aporte.</p> |
| | | | <p>ARTÍCULO 23. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte suspenderá, como medida cautelar y hasta que termine la investigación correspondiente, la habilitación de las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 2 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de</p> | | <p>Mediante la Resolución 377 de 2013 "Por la cual se adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC)", el Ministerio de Transporte adoptó e implementó el Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC para el registro de las operaciones de despachos de carga de servicio público de terrestre automotor de carga, el acceso al registro, el procedimiento para su elaboración y los mecanismos de control para el transporte público terrestre automotor de carga.</p> <p>El artículo 2 de la Resolución 377 de 15 de febrero de 2013, definió el Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC- como un "sistema</p> |

| | | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--|--|---|
| | <p>1993 y la Ley 336 de 1996.</p> | <p>de información que a través del portal de internet http://rndc.mintr.ansporte.gov.co/, recibe, valida y transmite las operaciones para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, el cual permitirá a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, mayor eficiencia y agilidad en sus procesos internos, facilitando a los entes de control el seguimiento sobre la operación del transporte público, permitiendo además el monitoreo y cumplimiento de la política de libertad vigilada, en concordancia con lo establecido por el Decreto 2092 de 2012, a través del Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera (SIRTCC).</p> <p>Si bien es cierto que, el sistema Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDCC- recibe un gran número de operaciones del sector transporte de carga, también se ha identificado que, aún existe una brecha significativa entre la cantidad de información generada día a día en la</p> | | | <p>prestación del servicio público de carga por carretera y la información registrada efectivamente en el Registro Nacional de Despacho de Carga - RNDCC.</p> <p>De conformidad con la información del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDCC, el número de empresas de transporte que registran datos para la generación de manifiestos electrónicos de carga mes a mes es el siguiente:</p> <p>Imagen No. 1.</p>  <p>Lo probado por la falta de información que tiene el Estado para controlar la prestación de</p> |
| | | <p>un servicio público esencial, siguiendo los mandatos previstos en el artículo 365 de la Constitución Política. De igual manera, esta falta de información dificulta los procesos a cargo de la Superintendencia de Transporte al no poder contar con información suficiente para el desarrollo de sus funciones de inspección, vigilancia y control.</p> <p>Adicionalmente, la informalidad en la que se realizan las operaciones de ese porcentaje de empresas de transporte que no realizan el reporte al RNDCC, abre paso a un problema de informalidad e ilegalidad que incluye la venta de manifiestos de carga y operaciones irregulares que, en definitiva, generan un perjuicio para este sector económico del país.</p> <p>Recientemente, el Ministerio de Transporte ha dispuesto que el reporte al RNDCC se realice por todas las empresas o prestadores del servicio de transporte.</p> <p>Asimismo, el sector transporte ha solicitado que</p> | | | <p>se combata la informalidad con mayor severidad, como un apoyo para la reactivación económica de las empresas que operan acogidos y cumpliendo todas las normas legales vigentes en el país. Eso explica por qué se prevé el mandato para que la Superintendencia de Transporte opere de manera oportuna, con una medida cautelar de suspensión de la habilitación, sin perjuicio de que en el desarrollo de la investigación se determine que procedan sanciones tales como multas o incluso la cancelación de habilitación de la empresa.</p> <p>Por otra parte, se considera razonable el término de dos (2) meses frente a la omisión continua del reporte al RNDCC, teniendo en cuenta que en la operación pueden presentarse demoras o fallas propias del sistema o eventos fortuitos no atribuibles a las empresas de transporte terrestre de carga, los cuales pueden ser subsanados durante este periodo para cumplir con el reporte.</p> <p>Finalmente, considerando que el transporte de carga</p> |

| | | | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|--------------------------|---|
| <table border="1"> <tr> <td data-bbox="168 574 407 834"></td> <td data-bbox="407 574 594 834"></td> <td data-bbox="594 574 789 834"> <p>es considerado un servicio público esencial, lo cual implica que de por medio está el interés general y las necesidades de la comunidad, nada en su prestación debería ser oscuro ni abrir puertas para maniobras fraudulentas que perjudiquen a los colombianos y demás habitantes del territorio nacional.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 834 407 996"> <p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> </td> <td data-bbox="407 834 594 996"></td> <td data-bbox="594 834 789 996"> <p>Sin modificación.</p> </td> </tr> </table> | | | <p>es considerado un servicio público esencial, lo cual implica que de por medio está el interés general y las necesidades de la comunidad, nada en su prestación debería ser oscuro ni abrir puertas para maniobras fraudulentas que perjudiquen a los colombianos y demás habitantes del territorio nacional.</p> | <p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> | | <p>Sin modificación.</p> | <p>VI. PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, rendimos informe de ponencia positiva y solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate y aprobar el texto propuesto para el 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>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> |
| | | <p>es considerado un servicio público esencial, lo cual implica que de por medio está el interés general y las necesidades de la comunidad, nada en su prestación debería ser oscuro ni abrir puertas para maniobras fraudulentas que perjudiquen a los colombianos y demás habitantes del territorio nacional.</p> | | | | | |
| <p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> | | <p>Sin modificación.</p> | | | | | |
| <p>1. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA 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 style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</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>ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano:</p> <p>Definiciones:</p> <p>Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral.</p> <p>Principios:</p> <p>a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad.</p> | <p>b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión.</p> <p>c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial debe ser compartida entre las autoridades de tránsito, los planificadores, diseñadores y ejecutores de la seguridad vial; toda entidad, organización o empresa del sector público o privado y los actores viales.</p> <p>d). Proactividad en la seguridad vial. Debe adoptarse medidas de prevención y mitigación de riesgos, fortaleciendo los componentes de la seguridad vial para lograr un sistema de movilidad seguro.</p> <p>e). Movilidad eficiente y segura. El diseño del sistema de tránsito y transporte debe ponderar la eficiencia y la seguridad para todos los actores viales, con la finalidad de reducir al máximo la siniestralidad.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3º. 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.</p> <p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</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. El término de los dos años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958.</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 style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 6º. 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.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de 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.</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. 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 7º. 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"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en 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>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal.</p> <p>En aquellas zonas del país donde ninguna de las dos anteriores garantice la prestación del servicio, se habilitará para la realización de los exámenes a las entidades privadas que se encuentren debidamente registradas en el sistema RUNT, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <ol style="list-style-type: none"> Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. 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>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</p> | <p>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 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u</p> |

Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta."

**CAPITULO IV
OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS**

ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- a. 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.
- b. 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.
- c. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
- d. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- e. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- f. 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.
- g. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

h. Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.

i. La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo.

ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- 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 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.

**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.**

ARTÍCULO 11. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, la Dirección de Tránsito de la Policía (DITRA) deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad.

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.

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 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 12º. 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 13º. 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 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.

PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

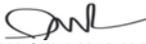
| | |
|--|---|
| <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados 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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. 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.</p> <p>PÁRAGRAFO 2º. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de</p> | <p>velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 15º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1º: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2º: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán 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>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar 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 style="text-align: center;">CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 17. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"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.</p> <p>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 del</p> | <p>informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.</p> <p>ARTÍCULO 18. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 19. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."</p> <p>ARTÍCULO 20. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 21. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p> <p>ARTÍCULO 22. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.</p> <p>El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser</p> | <p>superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.</p> <p>La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.</p> <p>ARTÍCULO 23. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte suspenderá, como medida cautelar y hasta que termine la investigación correspondiente, la habilitación de las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 2 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.</p> <p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> |
| <p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA CINCO (05) DE MAYO DE 2022, AL PROYECTO DE LEY No. 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“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 style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</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>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>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</p> | <p>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>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, 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 style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA 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>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 (Acristalamientos). 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.</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</p> | <p>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 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 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.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de 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.</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. 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. d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una |

| | |
|---|---|
| <p>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</p> | <p>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 descuente 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</p> |
| <p>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:</p> <p>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.</p> <p>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, sujetados; 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> <p>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>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.</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 style="text-align: center;">CAPITULO V</p> <p style="text-align: center;">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</p> | <p>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 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.</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 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 style="text-align: center;">CAPITULO VI</p> <p style="text-align: center;">VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> | <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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 style="text-align: center;">CAPITULO VII</p> <p style="text-align: center;">OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>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</p> |

| | |
|--|--|
| <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>“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.</p> <p>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 del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación”.</p> <p>ARTÍCULO 19. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la</p> | <p>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.</p> <p>ARTÍCULO 20. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>CÁMARA DE REPRESENTANTES. – COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 05 de mayo de 2022. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el 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”, (Acta No. 036 de 2022) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 04 de mayo de 2022 según Acta No. 035 de 2022; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">RODRIGO ROJAS LARA Presidente</p> <p style="text-align: center;"> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaría General</p> |
|--|--|

CONTENIDO

Gaceta número 468 - Miércoles, 11 de mayo de 2022
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

| | Págs. |
|---|-------|
| Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 410 de 2021 Cámara / 167 de 2021 Senado, por medio de la cual se reforman las Leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones. | 1 |
| Informe de ponencia para segundo debate en Cámara, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta 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. | 10 |



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° 613

Bogotá, D. C., jueves, 2 de junio de 2022

EDICIÓN DE 33 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariasenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACION DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 281 DE 2021 SENADO - 085 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia Iu-Digital y se dictan otras disposiciones.

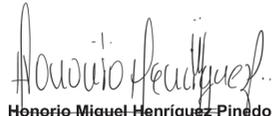
| | | | |
|---|--|---|-------------------------|
| <p>INFORME DE CONCILIACION DEL PROYECTO DE LEY NO. 281/2021SENADO- 085/2021CAMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Bogotá D.C., 1 de junio de 2022</p> <p>Doctor JUAN DIEGO GOMEZ Presidente Senado de la República</p> <p>Doctora JENNIFFER KRISTIN ARIAS Presidenta Cámara de Representantes</p> <p>Referencia: Informe de Conciliación al Proyecto de Ley No. 281/2021SENADO - 085/2021CÁMARA "Por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla pro institución universitaria digital de Antioquia IU-Digital y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetados presidentes:</p> <p>En atención de lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política, los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5 de 1.992 y la honrosa designación que nos hicieron las Mesas Directivas de ambas Cámaras legislativas, de manera atenta nos permitimos rendir informe de conciliación del proyecto de la referencia.</p> <p>Tras la revisión de los textos aprobados por las Plenarias de ambas Cámaras Legislativas, se evidenciaron diferencias que hacen necesaria su conciliación. Como soporte de esta decisión, a continuación, se expone un cuadro con los artículos aprobados en cada cámara las modificaciones que se presentaron y el texto conciliado.</p> <p>De conformidad con lo anterior, nos permitimos solicitarles de manera respetuosa a las Honorables Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes aprobar el texto conciliado, que acoge integralmente el aprobado en la primera de las Cámaras.</p> | <p>TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES</p> | <p>TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPUBLICA.</p> | <p>TEXTO CONCILIADO</p> |
| | <p>TÍTULO:</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> | <p>TÍTULO:</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> | <p>Igual</p> |
| | <p>Artículo 1°. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IUDigital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.</p> | <p>Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.</p> | <p>Igual</p> |
| | <p>Artículo 2°. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil</p> | <p>Artículo 2. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil millones de</p> | <p>Igual</p> |

| | | | | | |
|---|--|--|---|---|--|
| <p>millones de pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> | <p>pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> | <p>Igual</p> | <p>designarán a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.</p> | <p>a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.</p> | |
| <p>Artículo 3°. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.</p> | <p>Artículo 3. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.</p> | <p>Igual</p> | <p>Parágrafo. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.</p> | <p>Parágrafo 1. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.</p> | |
| <p>Parágrafo 1. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p> | <p>Parágrafo 1°. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p> | <p>Igual</p> | | <p>Parágrafo 2. El Consejo Directivo de la Institución Universitaria Digital de Antioquia (IU-Digital) dictará el reglamento para la adjudicación de las herramientas tecnológicas a las que se refiere el parágrafo 1 del presente artículo, que garantice el cumplimiento de lo dispuesto en la norma en cuanto a que dichas donaciones lleguen de manera exclusiva a estudiantes de la institución que pertenezcan a los estratos 1, 2 y 3, y que además los beneficiarios hayan obtenido rendimientos académicos que los hagan merecedores de esta donación y que utilicen estas herramientas durante un periodo de tiempo mínimo que permita la realización del</p> | |
| <p>Parágrafo 2. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.</p> | <p>Parágrafo 2°. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.</p> | <p>Igual</p> | | <p>que permita la realización del</p> | |
| <p>Artículo 4°. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se</p> | <p>Artículo 4. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se designarán</p> | <p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p> | | | |
| <p>espíritu académico de la norma. Así mismo, designará el organismo de control interno de la universidad que se encargue de vigilar el cumplimiento de esta disposición. El organismo auditor presentará semestralmente un informe del estado del programa, y del aprovechamiento y calidad del uso de las donaciones.</p> | <p>Parágrafo 3. El Consejo Académico de la Institución presentará semestralmente al Consejo Directivo una evaluación del programa de donaciones y propondrá las recomendaciones que sean necesarias para el mejoramiento continuo de sus alcances sociales y académicos.</p> | <p>Igual</p> | <p>Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, estará a cargo de la Contraloría Departamental, u oficinas delegadas con jurisdicción y competencia sobre control fiscal, quienes deberán emitir un informe anual a la Asamblea Departamental.</p> | | |
| <p>Artículo 5°. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p> | <p>Artículo 5: La Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, en cabeza del rector, deberá incluir dentro del informe público de gestión anual un reporte sobre los montos, ejecución y las destinaciones específicas de los recursos provenientes de la Estampilla Pro-institución Universitaria Digital de Antioquia IU-DIGITAL correspondiente a cada vigencia.</p> | <p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p> | <p>Artículo 7. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p> | <p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p> | |
| <p>Artículo 6°. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p> | <p>Artículo 6. Vigilancia. El control del recaudo y del traslado de los recursos de la Estampilla Pro-Institución</p> | <p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p> | <p>Artículo 8. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p> | <p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p> | |
| | | | <p>TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY NO. 281/2021SENADO-085/2021CAMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;"><i>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</i></p> <p style="text-align: center;"><i>DECRETA:</i></p> <p>Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.</p> <p>Artículo 2. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil millones de pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> | | |

| | |
|---|---|
| <p>Artículo 3. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1º. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p> <p>Parágrafo 2º. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.</p> <p>Artículo 4. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se designarán a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.</p> <p>Parágrafo 1. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.</p> <p>Parágrafo 2. El Consejo Directivo de la Institución Universitaria Digital de Antioquia (IU-Digital) dictará el reglamento para la adjudicación de las herramientas tecnológicas a las que se refiere el parágrafo 1 del presente artículo, que garantice el cumplimiento de lo dispuesto en la norma en cuanto a que dichas donaciones lleguen de manera exclusiva a estudiantes de la institución que pertenezcan a los estratos 1, 2 y 3, y que además los beneficiarios hayan obtenido rendimientos académicos que los hagan merecedores de esta donación y que utilicen estas herramientas durante un periodo de tiempo mínimo que permita la realización del espíritu académico de la norma. Así mismo, designará el organismo de control interno de la universidad que se encargue de vigilar el cumplimiento de esta disposición. El organismo auditor presentará semestralmente un informe del estado del programa, y del aprovechamiento y calidad del uso de las donaciones.</p> <p>Parágrafo 3. El Consejo Académico de la Institución presentará semestralmente al Consejo Directivo una evaluación del programa de donaciones y propondrá las recomendaciones que sean necesarias para el mejoramiento continuo de sus alcances sociales y académicos.</p> | <p>Artículo 5: La Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, en cabeza del rector, deberá incluir dentro del informe público de gestión anual un reporte sobre los montos, ejecución y las destinaciones específicas de los recursos provenientes de la Estampilla Pro-institución Universitaria Digital de Antioquia IU-DIGITAL correspondiente a cada vigencia.</p> <p>Artículo 6. Vigilancia. El control del recaudo y del traslado de los recursos de la Estampilla Pro-Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, estará a cargo de la Contraloría Departamental, u oficinas delegadas con jurisdicción y competencia sobre control fiscal, quienes deberán emitir un informe anual a la Asamblea Departamental.</p> <p>Artículo 7. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p> <p>Artículo 8. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p> <p>De los Honorables Senadores,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  Paola Andrea Holguín Moreno Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  Juan Fernando Espinal Ramírez Representante a la Cámara </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JHON JAIRO BERRÍO Representante a la Cámara </div> <div style="text-align: center;">  Iván Marulanda Senador de la República </div> </div> |
|---|---|

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 480 DE 2021 SENADO - 041 DE 2020 CÁMARA - ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 267 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones.

| <p>Bogotá, D.C., junio 01 de 2022</p> <p>Honorable Senador JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Senado de la República La Ciudad</p> <p>Honorable Representante JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA Presidente Cámara de Representante La Ciudad</p> <p><i>Referencia: Informe de conciliación al proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara "Por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones"</i></p> <p>Honorables Presidentes:</p> <p>En cumplimiento de la designación efectuada por las Mesas Directivas del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y con fundamento en los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar Informe de Conciliación al proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara "Por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones".</p> <p>De los congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  Honorio Miguel Henríquez Pinédo Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  Ángela Patricia Sánchez Leal Representante a la Cámara </div> </div> | <p>I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES</p> <p>Con el fin de dar cumplimiento a la mencionada designación, la Comisión de Conciliación procedió a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados por las plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes, concluyendo que debe acogerse en su integridad el texto aprobado en segundo debate por la Plenaria del Honorable Senado de la República, toda vez que recoge las observaciones efectuadas por las organizaciones sociales que identifican a los cuidadores de personas con discapacidad, y plantea una redacción más ajustada y garantista para ellos y sus familias.</p> <p>El texto aprobado en plenaria de Cámara se encuentra en la Gaceta No. 544 del 31 de mayo de 2021, el texto aprobado en plenaria de Senado se toma de la Gaceta No. 215 del 25 de marzo de 2022 la cual contiene el texto propuesto para segundo debate en plenaria de Senado, toda vez que el texto se aprobó sin modificaciones y a la fecha no se ha sustanciado el texto definitivo de Senado.</p> <p>II. CUADRO COMPARATIVO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA Y OBSERVACIONES</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE LA REPÚBLICA</th> <th style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA</th> <th style="text-align: center;">OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Se acoge el título de Senado.</p> </td> </tr> </tbody> </table> | TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE LA REPÚBLICA | TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA | OBSERVACIONES | <p>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”</p> | <p>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.</p> | <p>Se acoge el título de Senado.</p> |
|--|--|---|---|---------------|--|--|--------------------------------------|
| TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE LA REPÚBLICA | TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA | OBSERVACIONES | | | | | |
| <p>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”</p> | <p>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.</p> | <p>Se acoge el título de Senado.</p> | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|---|---|-------------------------------------|
| <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas para garantizar el acceso al servicio de cuidador o asistencia personal de las personas con discapacidad que así lo requieran, respetando sus preferencias, de acuerdo a un enfoque de derechos humanos, autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad.</p> <p>Adicionalmente, la presente ley tiene por objeto disponer medidas de acompañamiento a las familias de personas con discapacidad incentivar su formación, acceso a empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud, y dictar otras disposiciones.</p> | <p>ARTÍCULO 1º OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas para garantizar el acceso al servicio de cuidador o asistencia personal de las personas con discapacidad que así lo requieran, respetando sus preferencias, de acuerdo a un enfoque de derechos humanos, autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad.</p> <p>Adicionalmente, disponer medidas de acompañamiento a las familias de personas con discapacidad, incentivar su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud, y dictar otras disposiciones.</p> | <p>Se acoge el texto de Senado.</p> | <p>2. Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales que adoptarán lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley.</p> <p>3. Personas susceptibles de ser cuidadores o asistentes personales de otras personas con discapacidad de acuerdo a los apoyos requeridos.</p> | <p>2.Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales que adoptarán lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley.</p> <p>3. Personas susceptibles de ser cuidadores o asistentes personales de otras personas con discapacidad de acuerdo a los apoyos requeridos.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a:</p> <p>1. Personas con discapacidad, que conforme a su autonomía, voluntad y preferencias requieren asistencia personal o cuidado</p> | <p>ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a:</p> <p>1. Personas con discapacidad, que conforme a su autonomía, voluntad y preferencias requieren asistencia personal o cuidado.</p> | <p>Se acoge el texto de Senado.</p> | <p>ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS GENERALES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN.</p> <p>La presente Ley se regirá por los siguientes principios:</p> <p>a) El respeto de la dignidad humana;</p> <p>b) La no discriminación;</p> <p>c) La participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad;</p> <p>e) La igualdad de oportunidades;</p> <p>f) La autonomía y;</p> <p>g) La accesibilidad.</p> <p>En la interpretación y aplicación de la presente</p> | <p>ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS GENERALES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN.</p> <p>La presente Ley se regirá por los siguientes principios:</p> <p>a) El respeto de la dignidad humana;</p> <p>b) La no discriminación;</p> <p>c) La participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad;</p> <p>d) La igualdad de oportunidades;</p> <p>e) La autonomía y;</p> <p>f) La accesibilidad.</p> | <p>Se acoge el texto de Senado.</p> |
| <p>ley también serán principios aquellos contenidos en la Constitución Política, el bloque de constitucionalidad, especialmente, los principios establecidos en las convenciones ratificadas sobre derechos humanos y en la Ley Estatutaria 1618 de 2013. Los derechos y garantías contenidos en estas normas orientan la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en esta Ley.</p> | | | <p>de ellos. Este enfoque hace especial énfasis en la interacción de la persona con discapacidad y el ambiente donde vive y se desarrolla, considerando las determinantes sociales que influyen y condicionan la discapacidad.</p> <p>b) Cuidador o asistente personal: Se entiende por cuidador o asistente personal una persona, profesional o no, que apoya a realizar las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>c) Cuidado o asistencia personal remunerado de personas con discapacidad: es la atención prestada por familiares u otra persona, con remuneración, a personas con</p> | <p>de la persona con discapacidad y el ambiente donde vive y se desarrolla, considerando las determinantes sociales que influyen y condicionan la discapacidad.</p> <p>b) Cuidador o asistente personal: Se entiende por cuidador o asistente personal una persona, profesional o no, que apoya a realizar las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>c) Cuidado o asistencia personal: es la atención prestada por familiares u otra persona a personas con discapacidad de manera permanente con enfoque de derechos humanos de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con</p> | |
| <p>ARTÍCULO 4º. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Enfoque Biopsicosocial: Es un marco conceptual que aborda de manera holística la atención de las personas con discapacidad estableciendo un lazo entre los distintos niveles (biológico, personal y social) que permite incidir de manera equilibrada y complementaria sobre cada uno</p> | <p>ARTÍCULO 4º. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Enfoque Biopsicosocial: Es un marco conceptual que aborda de manera holística la atención de las personas con discapacidad estableciendo un lazo entre los distintos niveles (biológico, personal y social) que permite incidir de manera equilibrada y complementaria sobre cada uno de ellos. Este enfoque hace especial énfasis en la interacción</p> | <p>Se acoge el texto de Senado.</p> | | | |

| | | | | | |
|--|--|-------------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| <p>discapacidad, de manera permanente.</p> <p>d) Cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad: es la atención prestada por familiares u otra persona, sin remuneración, a personas con discapacidad, de manera permanente.</p> <p>e) Cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad a partir de un enfoque de derechos humanos: es la atención humana prestada a personas con discapacidad, de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En todo caso, las disposiciones de la presente Ley, deben ser interpretadas de acuerdo con este enfoque.</p> <p>Parágrafo. Las diferentes entidades del Estado deberán dentro de los tres (3) años siguientes a la expedición de esta Ley, modificar sus decretos, reglamentos y demás normas, a fin de adecuar</p> | <p>Discapacidad. El cuidado o asistencia personal podrá ser remunerado.</p> <p>Parágrafo. Las diferentes entidades del Estado deberán dentro de los tres (3) años siguientes a la expedición de esta Ley, modificar sus decretos, reglamentos y demás normas, a fin de adecuar su lenguaje a lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, promoviendo el uso del concepto "asistente personal" de personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.</p> | | <p>su lenguaje a lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, promoviendo el uso del concepto "asistente personal" de personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.</p> <p>ARTÍCULO 5°. CELEBRACIÓN DEL DÍA NACIONAL DEL CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL. Con el fin de visibilizar la labor de quienes prestan acompañamiento a las personas con discapacidad, el 24 de julio de cada año en Colombia, se celebrará el Día Nacional del Cuidador o asistente personal.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio del Interior tendrá un término de seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, para reglamentar las actividades que se llevarán a cabo para visibilizar la labor de quienes prestan cuidador o asistencia personal a personas con discapacidad. Debe</p> | <p>ARTÍCULO 5°. CELEBRACIÓN DEL DÍA NACIONAL DEL CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL. Con el fin de visibilizar la labor de quienes prestan acompañamiento a las personas con discapacidad, el 24 de julio de cada año en Colombia, se celebrará el Día Nacional del Cuidador o asistente personal.</p> <p>Parágrafo Primero. El Gobierno Nacional tendrá un término de un año contado a partir de la sanción de la presente ley, para reglamentar las actividades que se llevarán a cabo para visibilizar la labor de quienes prestan cuidador o asistencia personal a personas con</p> | <p>Se acoge el texto de Senado.</p> |
| <p>tenerse en cuenta que la escogencia del día 24 de julio tiene un sentido simbólico, en la medida que el cuidador o asistencia personal es una actividad que se ejerce veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana.</p> <p>ARTÍCULO 6°. SISTEMA DE REGISTRO DE CARACTERIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Ministerio de Salud y Protección Social integrará al Registro para la Localización y Caracterización</p> | <p>discapacidad. Debe tenerse en cuenta que la escogencia del día 24 de julio tiene un sentido simbólico, en la medida que el cuidador o asistencia personal es una actividad que se ejerce veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana.</p> <p>Parágrafo Segundo. Las entidades involucradas en el desarrollo y cumplimiento de la presente Ley radicarán y sustentarán informes de gestión ante las Comisiones Séptimas Constitucionales del Congreso de la República, cada 24 de Julio o día hábil siguiente de sesión de dichas comisiones, como complemento de las actividades de visibilidad y conmemoración.</p> <p>ARTÍCULO 6°. SISTEMA DE REGISTRO DE CARACTERIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. En el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con</p> | <p>Se acoge el texto de Senado.</p> | <p>de Personas con Discapacidad - RLCPD un sistema de registro, caracterización e identificación de los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°. El Registro de Caracterización e Identificación de los cuidadores o asistentes Personales de Personas con Discapacidad deberá articularse con el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con discapacidad y sus familias, señalado por el literal "e" del artículo 10 de la Ley 1618 de 2013.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Salud y Protección Social, en el término de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley, deberá establecer los lineamientos para el establecimiento del registro, así como los requisitos para la inscripción, garantizando la posibilidad de inscripción y consulta en línea.</p> <p>Parágrafo 3°. El Ministerio de Salud y</p> | <p>discapacidad y sus familias, señalado por el literal "e" del artículo 10 de la Ley 1618 de 2013, se incluirá la información de los cuidadores o asistentes Personales de Personas con Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Salud y Protección Social deberá establecer de manera clara, los criterios de caracterización de los cuidadores o asistentes de personas con discapacidad, atendiendo, entre otros, la ubicación con diferenciación urbana o rural; los tipo y grados de discapacidad de las personas a quienes asisten; el perfil profesional, la experiencia, las condiciones económicas; los grados de vulnerabilidad y demás aspectos necesarios para garantizar su inclusión a los beneficios establecidos en la presente Ley.</p> | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|----------------------------------|
| <p>Protección Social deberá establecer criterios amplios de caracterización con el fin de identificar los diferentes tipos de perfiles de las personas que prestan servicio de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 4°. La información que sea consignada en el registro y su tratamiento deberá sujetarse a lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012, así como a las demás normas vigentes sobre protección de datos personales y las disposiciones que las modifiquen, sustituyan o complementen.</p> | <p>ARTÍCULO 7°. DEDUCCIÓN EN LA DETERMINACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA POR CONTRATACIÓN DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD, MEDIANTE TELETRABAJO. Los empleadores contribuyentes que estén obligados a presentar declaración de renta y</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | <p>complementarios, que contraten asistentes personales o cuidadores de personas con discapacidad mediante la figura de teletrabajo, podrán disminuir de su base de retención los salarios y prestaciones sociales pagados a estas personas durante los años gravables en los que el empleado permanezca contratado por el empleador contribuyente, de acuerdo a lo establecido en el artículo 387 del Estatuto Tributario. Para efectos de acceder a la deducción de que trata este artículo, el empleador deberá vincular al trabajador por lo menos durante un (1) año y con posterioridad a la vigencia de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1°. En casos de despido con justa causa, este término podrá ser completado con el tiempo de trabajo de otro trabajador que entre a suplir la vacancia.</p> <p>Parágrafo 2°. En caso de renuncia del trabajador motivada por incumplimientos del empleador, el empleador perderá los beneficios tributarios obtenidos por</p> | <p>flexibilidad horaria, podrá ser mediante trabajo en casa o trabajo remoto, sin desmedro del cumplimiento de sus funciones, con el fin de realizar sus actividades de cuidado o asistencia personal no remunerado.</p> | |
| <p>ese trabajador en particular, una vez se establezcan sus incumplimientos mediante sentencia judicial en firme.</p> <p>ARTÍCULO 8°. NUEVOS EMPLEOS PÚBLICOS PARA FAMILIARES QUE CUMPLAN LABORES DE CUIDADO O ASISTENCIA PERSONAL NO REMUNERADO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El cinco por ciento (5%) de los nuevos contratos de trabajo, contratos de prestación de servicios o cualquier otra forma de vinculación laboral en una entidad pública que puedan realizarse mediante teletrabajo, deberán asignarse a familiares que cumplan labores de cuidado o asistencia personal no remunerado a personas con discapacidad, que acrediten al menos un (1) año de esta condición.</p> <p>ARTÍCULO 9°. TELETRABAJO PARA CUIDADORES O</p> | <p>ARTÍCULO 8°. EMPRENDIMIENTO PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD</p> <p>Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 1014 de 2006.</p> <p>Parágrafo 4. Las Redes Regionales de Emprendimiento tendrán como potestad proponer la inclusión de planes, programas y proyectos de desarrollo relacionados con el emprendimiento. En estos planes, programas y proyectos, se deberán establecer criterios que incentiven el emprendimiento por parte de las personas que se dediquen al cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad.</p> <p>ARTÍCULO 9°. CREACIÓN DEL PERFIL OCUPACIONAL</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se</p> | <p>ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.</p> <p>Adiciónense un artículo nuevo 3° a la Ley 1221 de 2008:</p> <p>ARTÍCULO 3A. TELETRABAJO PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley, el Ministerio del Trabajo y el Departamento Administrativo de la Función Pública formularán una estrategia de incorporación al teletrabajo orientada a los cuidadores o asistentes personales o no remunerados, a fin de que puedan conciliar el trabajo con las actividades de cuidado. Para el efecto, el Ministerio del Trabajo y el Departamento Administrativo de la Función Pública contará con el acompañamiento del Ministerio de Salud.</p> <p>Parágrafo. El Departamento</p> | <p>“CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL DE PERSONA CON DISCAPACIDAD”. El Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley, determinará las competencias laborales necesarias para la prestación del servicio de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con un enfoque en derechos humanos. Así mismo, desarrollará el catálogo de servicios que un cuidador o asistente personal de personas con discapacidad puede realizar de manera remunerada.</p> | <p>acoge el texto de Senado.</p> |

| | | | | | |
|---|---|---|--|--|---|
| <p>Administrativo de la Función Pública reglamentará en un término no superior a doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la presente ley, el teletrabajo para cuidadores o asistentes personales no remunerados, de tal manera que se establezcan criterios de prevalencia para la asignación de teletrabajo a los servidores públicos que presten cuidado no remunerado. En dicha reglamentación, se deberá indicar que a fin de facilitar el teletrabajo, el funcionario podrá ser trasladado de cargo al interior de la entidad y ser reubicado en uno que permita el cumplimiento de sus funciones a través del teletrabajo, sin desmejorar su posición ni sus condiciones laborales, salariales o prestacionales.</p> | | | <p>también la calidad de trabajador en cualquier modalidad y deba cumplir con un horario laboral, tendrá derecho, previa certificación de su condición, a flexibilidad horaria, a fin de realizar sus actividades de cuidado no remunerado.</p> | <p>Consejo Nacional de Discapacidad emitirá los lineamientos a seguir para que los diferentes oferentes de formación para el trabajo incluyan en su oferta educativa el Programa Nacional de Orientación y Formación para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> | <p>El objetivo de la orientación y formación a cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad es brindar herramientas que permitan enfrentar desde el punto de vista social, clínico, económico y emocional este rol y brindar un apoyo a la familia para que esta pueda desarrollar las demás actividades familiares de manera habitual.</p> <p>El programa de formación deberá seguir un enfoque de derechos humanos y estar actualizado de acuerdo con los estándares internacionales en la materia, en especial, los principios y derechos consagrados en la "Convención sobre los Derechos de las</p> |
| <p>ARTÍCULO 10°. FLEXIBILIDAD EN EL HORARIO LABORAL. Cuando el cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad, tenga</p> | <p>ARTÍCULO 10°. PROGRAMA NACIONAL DE ORIENTACIÓN Y FORMACIÓN PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | | | |
| | <p>Personas con Discapacidad". Así mismo, se deberá garantizar que dicha formación esté actualizada de acuerdo a la normatividad nacional e internacional respecto de la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad, y deberá atender el perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°: El programa nacional deberá ser estructurado y ponerse en funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley y deberá estructurarse de manera tal, que pueda ser cursado en la modalidad virtual y/o a distancia y debe permitir la convalidación del conocimiento práctico con el que ya cuenta el cuidador o asistente personal de personas con discapacidad. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p> | | <p>Parágrafo 2°. Los programas de formación contenidos en este artículo, no podrán ser entendidos como requisito para el acceso a los beneficios contemplados en esta Ley, salvo en aquellos casos en los que se señale expresamente.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la norma, establecerá incentivos en favor de aquellas personas cuidadoras o asistentes personales de personas con discapacidad que accedan al programa, conservando sus facultades reglamentarias al superar este periodo de tiempo.</p> | | |
| | | | <p>ARTÍCULO 11°. EMPRENDIMIENTO PARA FAMILIARES QUE CUMPLEN LABORES DE CUIDADO O ASISTENCIA PERSONAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD NO REMUNERADOS.</p> <p>Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 1014 de 2006.</p> | <p>ARTÍCULO 11°. EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS PARA LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El procedimiento para evaluar y certificar las competencias</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> |

| | | | | | |
|---|--|---|---|---|---|
| <p>Parágrafo 4. Las Redes Regionales de Emprendimiento tendrán como potestad proponer la inclusión de planes, programas y proyectos de desarrollo relacionados con el emprendimiento. En estos planes, programas y proyectos, se deberán establecer criterios que incentiven el emprendimiento por parte de las personas que se dediquen al cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad. De igual manera, se deberá crear una Ruta de Emprendimiento para esta población, indicándose las líneas propias de emprendimiento y el procedimiento para el acceso a créditos blandos y capital semilla.</p> | <p>relacionadas con el cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad, se realizará en el marco de lo dispuesto en la reglamentación del Subsistema de Evaluación y Certificación de Competencias y de los otros componentes del Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC).</p> <p>Los referentes y perfiles para realizar la evaluación y certificación de competencias deberán atender a lo establecido en el Sistema Nacional de Cualificaciones.</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | <p>meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley, determinará las competencias laborales necesarias para la prestación del servicio de cuidado a personas con discapacidad, con un enfoque en derechos humanos. Así mismo, desarrollará el catálogo de servicios que un cuidador o asistente personal puede realizar de manera remunerada.</p> | <p>CARGO DE ENTIDADES O INSTITUCIONES PRESTADORAS DE SALUD. Cuando se determine la contratación de una o más personas por parte de una Entidad Prestadora de Salud, Institución Prestadora de Salud o quien haga sus veces para la prestación de servicios domiciliarios de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, que así lo soliciten, se dará prevalencia en la contratación, a quien venía realizando las actividades de cuidador o asistente personal de forma no remunerada, a la persona con discapacidad beneficiaria del servicio, siempre y cuando se cuente con la formación académica que sea equivalente o superior a la del personal de salud necesario para la prestación de los servicios requeridos por la persona con discapacidad. En ningún caso la vinculación y las condiciones laborales y salariales de la persona cuidadora o asistente</p> | |
| <p>ARTÍCULO 12°. CREACIÓN DEL PERFIL OCUPACIONAL “CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL DE PERSONA CON DISCAPACIDAD”. El Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, en un plazo no mayor a seis (6)</p> | <p>ARTÍCULO 12°. PREVALENCIA DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES DOMICILIARIOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A</p> | | <p>Parágrafo 1°. El Departamento Administrativo de la Función Pública reglamentará en un término no superior a doce (12) meses contados a partir de la expedición de la presente ley, las equivalencias de estas competencias para el sector público.</p> | | |
| <p>personal de persona con discapacidad contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p> <p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley.</p> <p>El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p> | | | <p>ARTÍCULO 13°. PROGRAMA NACIONAL DE ORIENTACIÓN Y FORMACIÓN PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. En consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad implementese el Programa Nacional de Orientación y Formación para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad en cabeza del Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA- en coordinación con el Ministerio de Educación, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud y Protección social, Alta consejería para la Equidad de la Mujer, La Consejería Presidencial para la participación de las personas con discapacidad, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar ICBF, el cual será de carácter obligatorio.</p> <p>El objetivo de la orientación y formación a cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad es brindar herramientas que</p> | <p>ARTÍCULO 13°. ACCESO A PROGRAMAS SOCIALES DEL ESTADO. Cuando el cuidador o asistente personal no remunerado de una persona con discapacidad no tenga ingresos propios, ni acceso al Sistema de Seguridad Social en el régimen contributivo, se garantizará su relación en la inscripción en los programas sociales del Estado y su inscripción en el régimen subsidiado.</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> |

| | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|
| <p>permitan enfrentar desde el punto de vista social, clínico, económico y emocional este rol y brindar un apoyo a la familia para que esta pueda desarrollar las demás actividades familiares de manera normal.</p> <p>El programa de formación deberá seguir un enfoque de derechos humanos y estar actualizado de acuerdo con los estándares internacionales en la materia, en especial, los principios y derechos consagrados en la "Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad". Así mismo, se deberá garantizar que dicha formación esté actualizada de acuerdo a la normatividad nacional e internacional respecto de la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad. y deberá atender el perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad.</p> | | | <p>Parágrafo 1º: El programa nacional deberá ser estructurado y ponerse en funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley y deberá estructurarse de manera tal, que pueda ser cursado en la modalidad virtual online y debe permitir la convalidación del conocimiento práctico con el que ya cuente el cuidador o asistente personal. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 2º. Los programas de formación contenidos en este artículo, no podrán ser entendidos como requisito para el acceso a los beneficios contemplados en esta Ley, salvo en aquellos casos en los que se señale expresamente.</p> <p>Parágrafo 3º. El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA-, en coordinación con el Ministerio de Educación, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud y Protección social, Alta consejería para la</p> | | |
| <p>Equidad de la Mujer, La Consejería Presidencial para la participación de las personas con discapacidad, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar ICBF una vez establecido el contenido del programa nacional de formación en materia de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con un enfoque de derechos humanos, deberá cada tres (3) años revisar el contenido a fin de ser ajustado a las nuevas necesidades normativas de la materia.</p> <p>Parágrafo 4º: El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA-, con el objetivo de promover la inclusión de las personas con discapacidad deberá promover que al menos el 10% de los instructores que impartan la formación en materia de cuidado o asistencia personal sean personas con algún tipo de de discapacidad.</p> | | | <p>Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento, dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, el procedimiento para evaluar y certificar las competencias laborales en materia de cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad.</p> <p>En la evaluación y certificación de competencias deberá tenerse en cuenta que el aspirante siga un enfoque de derechos humanos y conozca los estándares internacionales en la materia, de acuerdo con los principios y derechos consagrados en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. De igual manera, dicha evaluación deberá certificar que el aspirante conozca los estándares nacionales e internacionales respecto a la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad. Finalmente deberá cumplir con el</p> | <p>OPORTUNO. Para garantizar la atención oportuna en la prevención y tratamiento de enfermedades físicas y mentales, las Empresas Promotoras de Salud de los regímenes contributivo y subsidiado, los regímenes de excepción y los entes territoriales deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar que los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad accedan oportunamente a los servicios de salud, a recibir atención psicosocial a través de Rutas de Atención (RIA) en el marco del Modelo de Atención Integral Territorial (MAITE) o el que haga sus veces a fin de evitar factores de riesgo físicos y psicosociales por el trabajo que realizan, los cuales demandan capacidades físicas y emocionales todo el tiempo. 2. Eliminar la fragmentación de los servicios, la dispersión terapéutica, así como las barreras administrativas que les impiden el acceso | |
| <p>ARTÍCULO 14º. EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El</p> | <p>ARTÍCULO 14º. GARANTÍAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD Y EL TRATAMIENTO</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | | | |

| | | | | | |
|--|--|---|--|---|---|
| <p>perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, de acuerdo a lo señalado en el artículo 11 de la presente Ley.</p> | <p>a los servicios de salud física y mental. 3. Simplificar los trámites administrativos para los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad.</p> | | <p>remunerada, a la persona con discapacidad beneficiaria del servicio, siempre y cuando se cuente con la formación académica que sea equivalente o superior a la del personal de salud necesario para la prestación de los servicios requeridos por la persona con discapacidad. En ningún caso la vinculación y las condiciones laborales y salariales de la persona cuidadora contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p> | <p>consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, una oferta de programas de formación para el desarrollo humano y en competencias vocacionales que contribuyan a la construcción de un proyecto de vida para los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 15°. PREVALENCIA DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES DOMICILIARIOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE ENTIDADES O INSTITUCIONES PRESTADORAS DE SALUD. Cuando se determine la contratación de una o más personas por parte de una Entidad Prestadora de Salud, Institución Prestadora de Salud o quien haga sus veces para la prestación de servicios domiciliarios de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, que así lo soliciten, se dará prevalencia en la contratación, a quien venía realizando las actividades de cuidador o asistente personal de forma no</p> | <p>ARTÍCULO 15°. EDUCACIÓN EN EXTRA-EDAD Y FORMACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA VOCACIONAL DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Las entidades territoriales certificadas en educación deberán desarrollar y promover estrategias educativas flexibles en modalidades y programas pertinentes y de calidad, que permitan ofrecer la prestación del servicio educativo a quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con el fin de lograr completar la trayectoria educativa en nivel de educación básica y media. El Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | <p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador no remunerado. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley. El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p> | <p>Los programas de formación deberán seguir un enfoque de derechos humanos, estructurarse de manera tal, que puedan ser cursado en la modalidad virtual y/o a distancia. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, que, a su vez, sean personas con discapacidad.</p> | |
| <p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p> | | | | <p>competencias ciudadanas, socioemocionales y del enfoque de derechos.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 16°. ACCESO A PROGRAMAS SOCIALES DEL ESTADO. Cuando el familiar que preste labores de cuidado o asistencia personal no remunerado de una persona con discapacidad no tengan ingresos propios, ni acceso al Sistema de Seguridad Social en el régimen contributivo, se garantizará su prelación en la inscripción en los programas sociales del Estado y su inscripción en el régimen subsidiado.</p> | <p>ARTÍCULO 16°. TRANSVERSALIZACIÓN EN EL SISTEMA EDUCATIVO DEL CONCEPTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEL CUIDADO Y ASISTENCIA PERSONAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Ministerio de Educación Nacional deberá emitir directrices a todas las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas para promover conocimientos, actitudes y comportamientos tendientes al reconocimiento, la inclusión de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, en los niveles de educación preescolar, básica y media, en el marco de las</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | <p>ARTÍCULO 17°. GARANTÍAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO. Para garantizar la atención oportuna en la prevención y tratamiento de enfermedades físicas y mentales, las Empresas Promotoras de Salud de los regímenes contributivo y subsidiado, los regímenes de excepción y los entes territoriales deberán: 1. Garantizar que los familiares que presten labores de cuidado o asistencia personal no remunerado a personas con discapacidad accedan oportunamente a los servicios de salud, a recibir atención psicosocial a través de Rutas de Atención (RIA) en el marco del Modelo de Atención Integral Territorial (MAITE) o el que haga sus veces a fin de evitar factores de riesgo físicos y</p> | <p>ARTÍCULO 17°. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Cultura y las demás entidades que se consideren pertinentes, generarán iniciativas conjuntas, para la creación de planes, programas y dirigidos a la visibilización e inclusión social de quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad a través de los medios masivos de comunicación. Los recursos serán adicionales a las transferencias de ley con cargo al Fondo Único de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones consagradas en el numeral 17 del artículo 35 de la Ley 1341 de 2009, a los recursos dispuestos para la financiación de planes, programas y proyectos</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> |

| | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|
| <p>psicosociales por el trabajo que realizan, los cuales demandan capacidades físicas y emocionales todo el tiempo.</p> <p>2. Eliminar la fragmentación de los servicios, la dispersión terapéutica, así como las barreras administrativas que les impiden el acceso a los servicios de salud física y mental.</p> <p>3. Simplificar los trámites administrativos para los familiares que cumplan labores de cuidado o asistencia personal no remunerado y sus familias.</p> | <p>para la promoción de contenidos multiplataforma y fortalecimiento de los operadores públicos a los cuales se refiere la norma en mención, y a lo señalado en el artículo 45 de la Ley 1978 de 2019.</p> | | <p>ofrecer la prestación del servicio educativo a quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con el fin de lograr completar la trayectoria educativa en nivel de educación básica y media. El Ministerio de Educación garantizará el cumplimiento de este objetivo.</p> | <p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 18°. EDUCACIÓN EN EXTRA-EDAD Y FORMACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA VOCACIONAL DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Las entidades territoriales certificadas en educación deberán desarrollar y promover estrategias educativas flexibles en modalidades y programas pertinentes y de calidad, que permitan</p> | <p>ARTÍCULO 18°. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de inspección, Vigilancia y Control de las disposiciones contenidas en la presente ley, estarán a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud y las autoridades territoriales según las normas vigentes quienes garantizarán del cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, una oferta de programas de formación para el desarrollo humano y en competencias vocacionales que contribuyan a la construcción de un proyecto de vida para los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> | <p>Los programas de formación deberán seguir un enfoque de derechos humanos, estructurarse de manera tal, que puedan ser cursado en la modalidad virtual online. De igual manera, el</p> | |
| <p>programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p> | | | <p>Telecomunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Cultura y la Autoridad Nacional de Televisión, generarán convocatorias conjuntas para que los canales de televisión pública, comunitaria y emisoras, puedan acceder a fondos públicos del Fondo de Comunicaciones, para la creación de programas culturales e informativos, que estén dirigidos a la visibilización e inclusión social de quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad.</p> | | |
| <p>ARTÍCULO 19°. TRANSVERSALIZACIÓN EN EL SISTEMA EDUCATIVO DEL CONCEPTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEL CUIDADO Y ASISTENCIA PERSONAL. El Ministerio de Educación Nacional deberá emitir directrices a todas las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas para promover conocimientos, actitudes y comportamientos para el cuidado de sí mismo y de los demás, en los niveles de educación preescolar, básica y media, en el marco de las competencias ciudadanas, socioemocionales y del enfoque de derechos.</p> | <p>ARTÍCULO 19°. Apoyo al emprendimiento. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo promoverá el desarrollo económico y el crecimiento empresarial, fomentando el fortalecimiento del emprendimiento, la formalización, la competitividad y la sostenibilidad, a través de la formulación, adopción, liderazgo y coordinación de políticas y programas dirigidos a las personas que ostenten la calidad de cuidadores.</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | <p>ARTÍCULO 21°. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de Inspección, Vigilancia y Control de las disposiciones contenidas en la presente ley, estarán a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud y de las autoridades territoriales según las normas vigentes quienes garantizarán el cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.</p> | | <p>No hay artículo 21 en el texto de Senado.</p> |
| <p>ARTÍCULO 20°. PARTICIPACIÓN EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las</p> | <p>ARTÍCULO 20°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> | <p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p> | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|--|---|--|--|---|
| <table border="1"> <tr> <td data-bbox="168 499 380 633"> <p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p> </td> <td data-bbox="380 499 591 633"></td> <td data-bbox="591 499 792 633"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 633 380 929"> <p>ARTÍCULO 22°. SANCIONES. Las sanciones al incumplimiento a las órdenes adoptadas en la presente Ley serán impuestas por la Superintendencia Nacional de Salud aplicando integralmente el procedimiento y sanciones previstas en la Ley 1438 de 2011 y en la Ley 1949 de 2019.</p> </td> <td data-bbox="380 633 591 929"></td> <td data-bbox="591 633 792 929"> <p>No hay artículo 22 en el texto de Senado.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 929 380 1066"> <p>ARTÍCULO 23°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="380 929 591 1066"></td> <td data-bbox="591 929 792 1066"> <p>No hay artículo 23 en el texto de Senado.</p> </td> </tr> </table> | <p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p> | | | <p>ARTÍCULO 22°. SANCIONES. Las sanciones al incumplimiento a las órdenes adoptadas en la presente Ley serán impuestas por la Superintendencia Nacional de Salud aplicando integralmente el procedimiento y sanciones previstas en la Ley 1438 de 2011 y en la Ley 1949 de 2019.</p> | | <p>No hay artículo 22 en el texto de Senado.</p> | <p>ARTÍCULO 23°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> | | <p>No hay artículo 23 en el texto de Senado.</p> | <p style="text-align: center;">III. TEXTO PROPUESTO PARA CONCILIACION</p> <p style="text-align: center;">Proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara</p> <p style="text-align: center;"><i>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.</i></p> <p style="text-align: center;">El Congreso de la República</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1° OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas para garantizar el acceso al servicio de cuidador o asistencia personal de las personas con discapacidad que así lo requieran, respetando sus preferencias, de acuerdo a un enfoque de derechos humanos, autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad.</p> <p>Adicionalmente, disponer medidas de acompañamiento a las familias de personas con discapacidad, incentivar su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud, y dictar otras disposiciones.</p> <p>ARTÍCULO 2°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Personas con discapacidad, que conforme a su autonomía, voluntad y preferencias requieren asistencia personal o cuidado. 2. Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales que adoptarán lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley. |
| <p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p> | | | | | | | | | | |
| <p>ARTÍCULO 22°. SANCIONES. Las sanciones al incumplimiento a las órdenes adoptadas en la presente Ley serán impuestas por la Superintendencia Nacional de Salud aplicando integralmente el procedimiento y sanciones previstas en la Ley 1438 de 2011 y en la Ley 1949 de 2019.</p> | | <p>No hay artículo 22 en el texto de Senado.</p> | | | | | | | | |
| <p>ARTÍCULO 23°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> | | <p>No hay artículo 23 en el texto de Senado.</p> | | | | | | | | |
| <p>3. Personas susceptibles de ser cuidadores o asistentes personales de otras personas con discapacidad de acuerdo a los apoyos requeridos.</p> <p>ARTÍCULO 3°. PRINCIPIOS GENERALES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN.</p> <p>La presente Ley se regirá por los siguientes principios:</p> <ol style="list-style-type: none"> g) El respeto de la dignidad humana; h) La no discriminación; i) La participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad; j) La igualdad de oportunidades; k) La autonomía y; l) La accesibilidad. <p>ARTÍCULO 4°. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Enfoque Biopsicosocial: Es un marco conceptual que aborda de manera holística la atención de las personas con discapacidad estableciendo un lazo entre los distintos niveles (biológico, personal y social) que permite incidir de manera equilibrada y complementaria sobre cada uno de ellos. Este enfoque hace especial énfasis en la interacción de la persona con discapacidad y el ambiente donde vive y se desarrolla, considerando las determinantes sociales que influyen y condicionan la discapacidad.</p> <p>b) Cuidador o asistente personal: Se entiende por cuidador o asistente personal una persona, profesional o no, que apoya a realizar las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> | <p>c) Cuidado o asistencia personal: es la atención prestada por familiares u otra persona a personas con discapacidad de manera permanente con enfoque de derechos humanos de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. El cuidado o asistencia personal podrá ser remunerado.</p> <p>Parágrafo. Las diferentes entidades del Estado deberán dentro de los tres (3) años siguientes a la expedición de esta Ley, modificar sus decretos, reglamentos y demás normas, a fin de adecuar su lenguaje a lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, promoviendo el uso del concepto “asistente personal” de personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.</p> <p>ARTÍCULO 5°. CELEBRACIÓN DEL DÍA NACIONAL DEL CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL. Con el fin de visibilizar la labor de quienes prestan acompañamiento a las personas con discapacidad, el 24 de julio de cada año en Colombia, se celebrará el Día Nacional del Cuidador o asistente personal.</p> <p>Parágrafo Primero. El Gobierno Nacional tendrá un término de un año contado a partir de la sanción de la presente ley, para reglamentar las actividades que se llevarán a cabo para visibilizar la labor de quienes prestan cuidador o asistencia personal a personas con discapacidad. Debe tenerse en cuenta que la escogencia del día 24 de julio tiene un sentido simbólico, en la medida que el cuidador o asistencia personal es una actividad que se ejerce veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana.</p> <p>Parágrafo Segundo. Las entidades involucradas en el desarrollo y cumplimiento de la presente Ley radicarán y sustentarán informes de gestión ante las Comisiones Séptimas Constitucionales del Congreso de la República, cada 24 de Julio o día hábil siguiente de sesión de dichas comisiones, como complemento de las actividades de visibilidad y conmemoración.</p> <p>ARTÍCULO 6°. SISTEMA DE REGISTRO DE CARACTERIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. En el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con discapacidad y sus familias, señalado por el literal “e” del artículo 10 de la Ley 1618 de 2013, se incluirá la información de los cuidadores o asistentes Personales de Personas con Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Salud y Protección Social deberá establecer de manera clara, los criterios de caracterización de los cuidadores o asistentes de</p> | | | | | | | | | |

| | |
|--|--|
| <p>personas con discapacidad, atendiendo, entre otros, la ubicación con diferenciación urbana o rural; los tipo y grados de discapacidad de las personas a quienes asisten; el perfil profesional, la experiencia, las condiciones económicas; los grados de vulnerabilidad y demás aspectos necesarios para garantizar su inclusión a los beneficios establecidos en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 7°. FLEXIBILIDAD EN EL HORARIO LABORAL. Cuando el cuidador de un familiar en primer grado de consanguinidad con discapacidad tenga también la calidad de trabajador y deba cumplir con un horario laboral, tendrá derecho, previo acuerdo con el empleador y certificación de su condición de cuidador, podrá gozar de flexibilidad horaria, podrá ser mediante trabajo en casa o trabajo remoto, sin desmedro del cumplimiento de sus funciones, con el fin de realizar sus actividades de cuidado o asistencia personal no remunerado.</p> <p>ARTÍCULO 8°. EMPRENDIMIENTO PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD</p> <p>Añádese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 1014 de 2006.</p> <p>Parágrafo 4. Las Redes Regionales de Emprendimiento tendrán como potestad proponer la inclusión de planes, programas y proyectos de desarrollo relacionados con el emprendimiento. En estos planes, programas y proyectos, se deberán establecer criterios que incentiven el emprendimiento por parte de las personas que se dediquen al cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad.</p> <p>ARTÍCULO 9°. CREACIÓN DEL PERFIL OCUPACIONAL "CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL DE PERSONA CON DISCAPACIDAD". El Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley, determinará las competencias laborales necesarias para la prestación del servicio de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con un enfoque en derechos humanos. Así mismo, desarrollará el catálogo de servicios que un cuidador o asistente personal de personas con discapacidad puede realizar de manera remunerada.</p> <p>ARTÍCULO 10°. PROGRAMA NACIONAL DE ORIENTACIÓN Y FORMACIÓN PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Consejo Nacional de Discapacidad emitirá los lineamientos a seguir para que los diferentes oferentes de formación para el trabajo incluyan en su</p> | <p>oferta educativa el Programa Nacional de Orientación y Formación para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> <p>El objetivo de la orientación y formación a cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad es brindar herramientas que permitan enfrentar desde el punto de vista social, clínico, económico y emocional este rol y brindar un apoyo a la familia para que esta pueda desarrollar las demás actividades familiares de manera habitual.</p> <p>El programa de formación deberá seguir un enfoque de derechos humanos y estar actualizado de acuerdo con los estándares internacionales en la materia, en especial, los principios y derechos consagrados en la "Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad". Así mismo, se deberá garantizar que dicha formación esté actualizada de acuerdo a la normatividad nacional e internacional respecto de la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad, y deberá atender el perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°: El programa nacional deberá ser estructurado y ponerse en funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley y deberá estructurarse de manera tal, que pueda ser cursado en la modalidad virtual y/o a distancia y debe permitir la convalidación del conocimiento práctico con el que ya cuente el cuidador o asistente personal de personas con discapacidad. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 2°. Los programas de formación contenidos en este artículo, no podrán ser entendidos como requisito para el acceso a los beneficios contemplados en esta Ley, salvo en aquellos casos en los que se señale expresamente.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la norma, establecerá incentivos en favor de aquellas personas cuidadoras o asistentes personales de personas con discapacidad que accedan al programa, conservando sus facultades reglamentarias al superar este periodo de tiempo.</p> <p>ARTÍCULO 11°. EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS PARA LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El procedimiento para evaluar y certificar las competencias relacionadas con el cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad, se realizará en el marco de lo dispuesto en la reglamentación del Subsistema de</p> |
| <p>Evaluación y Certificación de Competencias y de los otros componentes del Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC).</p> <p>Los referentes y perfiles para realizar la evaluación y certificación de competencias deberán atender a lo establecido en el Sistema Nacional de Cualificaciones.</p> <p>ARTÍCULO 12°. PREVALENCIA DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES DOMICILIARIOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE ENTIDADES O INSTITUCIONES PRESTADORAS DE SALUD. Cuando se determine la contratación de una o más personas por parte de una Entidad Prestadora de Salud, Institución Prestadora de Salud o quien haga sus veces para la prestación de servicios domiciliarios de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, que así lo soliciten, se dará prevalencia en la contratación, a quien venía realizando las actividades de cuidador o asistente personal de forma no remunerada, a la persona con discapacidad beneficiaria del servicio, siempre y cuando se cuente con la formación académica que sea equivalente o superior a la del personal de salud necesario para la prestación de los servicios requeridos por la persona con discapacidad. En ningún caso la vinculación y las condiciones laborales y salariales de la persona cuidadora o asistente personal de persona con discapacidad contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p> <p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley.</p> <p>El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13°. ACCESO A PROGRAMAS SOCIALES DEL ESTADO. Cuando el cuidador o asistente personal no remunerado de una persona con discapacidad no tenga ingresos propios, ni acceso al Sistema de Seguridad Social en el régimen contributivo, se garantizará su prelación en la inscripción en los programas sociales del Estado y su inscripción en el régimen subsidiado.</p> | <p>ARTICULO 14°. GARANTÍAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO. Para garantizar la atención oportuna en la prevención y tratamiento de enfermedades físicas y mentales, las Empresas Promotoras de Salud de los regímenes contributivo y subsidiado, los regímenes de excepción y los entes territoriales deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar que los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad accedan oportunamente a los servicios de salud, a recibir atención psicosocial a través de Rutas de Atención (RIA) en el marco del Modelo de Atención Integral Territorial (MAITE) o el que haga sus veces a fin de evitar factores de riesgo físicos y psicosociales por el trabajo que realizan, los cuales demandan capacidades físicas y emocionales todo el tiempo. 2. Eliminar la fragmentación de los servicios, la dispersión terapéutica, así como las barreras administrativas que les impiden el acceso a los servicios de salud física y mental. 3. Simplificar los trámites administrativos para los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad. <p>ARTÍCULO 15°. EDUCACIÓN EN EXTRA-EDAD Y FORMACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA VOCACIONAL DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Las entidades territoriales certificadas en educación deberán desarrollar y promover estrategias educativas flexibles en modalidades y programas pertinentes y de calidad, que permitan ofrecer la prestación del servicio educativo a quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con el fin de lograr completar la trayectoria educativa en nivel de educación básica y media.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, una oferta de programas de formación para el desarrollo humano y en competencias vocacionales que contribuyan a la construcción de un proyecto de vida para los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> <p>Los programas de formación deberán seguir un enfoque de derechos humanos, estructurarse de manera tal, que puedan ser cursado en la modalidad virtual y/o a</p> |

distancia. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, que, a su vez, sean personas con discapacidad.

ARTÍCULO 16°. TRANSVERSALIZACIÓN EN EL SISTEMA EDUCATIVO DEL CONCEPTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEL CUIDADO Y ASISTENCIA PERSONAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Ministerio de Educación Nacional deberá emitir directrices a todas las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas para promover conocimientos, actitudes y comportamientos tendientes al reconocimiento, la inclusión de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, en los niveles de educación preescolar, básica y media, en el marco de las competencias ciudadanas, socioemocionales y del enfoque de derechos.

ARTÍCULO 17°. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Cultura y las demás entidades que se consideren pertinentes, generarán iniciativas conjuntas, para la creación de planes, programas y dirigidos a la visibilización e inclusión social de quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad a través de los medios masivos de comunicación.

Los recursos serán adicionales a las transferencias de ley con cargo al Fondo Único de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones consagradas en el numeral 17 del artículo 35 de la Ley 1341 de 2009, a los recursos dispuestos para la financiación de planes, programas y proyectos para la promoción de contenidos multiplataforma y fortalecimiento de los operadores públicos a los cuales se refiere la norma en mención, y a lo señalado en el artículo 45 de la Ley 1978 de 2019.

ARTÍCULO 18°. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de inspección, Vigilancia y Control de las disposiciones contenidas en la presente ley, estarán a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud y las autoridades territoriales según las normas vigentes quienes garantizarán del cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.

Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.

ARTÍCULO 19°. Apoyo al emprendimiento. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo promoverá el desarrollo económico y el crecimiento empresarial, fomentando el fortaleciendo del emprendimiento, la formalización, la competitividad

y la sostenibilidad, a través de la formulación, adopción, liderazgo y coordinación de políticas y programas dirigidos a las personas que ostenten la calidad de cuidadores.

ARTÍCULO 20°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los congresistas,


Honorio Miguel Henríquez Pinédo
Senador de la República


Ángela Patricia Sánchez Leal
Representante a la Cámara

IV. PROPOSICIÓN

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicitamos a los Honorables Congresistas de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, aprobar el Informe de Conciliación al proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara "Por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones".

De los congresistas,


Honorio Miguel Henríquez Pinédo
Senador de la República


Ángela Patricia Sánchez Leal
Representante a la Cámara

INFORME DE CONCILIACIÓN 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.

| <p>Bogotá, junio de 2022</p> <p>Doctores</p> <p>MARITZA MARTÍNEZ ARIZTIZÁBAL Vicepresidente Senado de la República Ciudad</p> <p>JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA Presidente Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>Referencia: Informe de conciliación 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".</p> <p>Respetados Señores Presidentes:</p> <p>Atendiendo las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5ª de 1992, los congresistas conciliadores nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara, para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia.</p> <p>I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES</p> <p>Los congresistas conciliadores dejan constancia que los textos aprobados en las plenarias de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, así como el texto conciliado que se pone a consideración, mantienen en su integridad la esencia y objeto original de la iniciativa de 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. En el trámite de la iniciativa se presentaron aportes de origen parlamentario, de diferentes organizaciones, ciudadanía y del gobierno nacional que dieron lugar a diversas modificaciones técnicas, jurídicas, así como de redacción para dar una mayor precisión y claridad al proyecto robusteciéndolo. En consecuencia, atendiendo sendos argumentos de carácter legislativo, constitucional, legal y jurisprudencial que fueron discutidos, los conciliadores acogen las modificaciones aprobadas por</p> | <p>la plenaria de la cámara de representantes con algunos ajustes en los términos del "CUADRO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS Y TEXTO ACOGIDO EN CONCILIACIÓN", que a continuación se presenta.</p> <p>Finalmente, se resalta que en el trámite de ambas cámaras la iniciativa fue aprobada de manera unánime por parte de todos los congresistas.</p> <p>I. CUADRO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS Y TEXTO ACOGIDO EN CONCILIACIÓN</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</th> <th>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>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</td> <td>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</td> <td>Título idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República</td> </tr> <tr> <td>CAPITULO I Objeto y Principios Generales</td> <td>CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</td> <td>CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</td> <td>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública</td> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y</td> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | 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 | 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 | 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 | Título idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República | CAPITULO I Objeto y Principios Generales | CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES | CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes | ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública | ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y | ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y | | | | | |
|--|--|---|--|------------------------------------|---|--|--|--|---|--|---|--|--|---|--|--|---------------|--|---|---|--|
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 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 | 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 | Título idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAPITULO I Objeto y Principios Generales | CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES | CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública | ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y | ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</th> <th>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</td> <td>evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</td> <td>evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</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</td> <td>ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano: Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían</td> <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</td> <td>Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República</td> </tr> </tbody> </table> | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. | evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. | evaluación 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 | ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano: Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían | 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 | Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República | <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</th> <th>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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. 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</td> <td>el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral. Principios: a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad. b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión. c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial</td> <td>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. 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</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | 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. 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 | el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral. Principios: a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad. b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión. c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial | 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. 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 | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. | evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro. | evaluación 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 | ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano: Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían | 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 | Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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. 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 | el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral. Principios: a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad. b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión. c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial | 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. 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|--|--|--|
| rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. | | | |
| 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 | 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 los usuarios que | 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 los usuarios que | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|--|
| comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables. | pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional. | pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional. | |
| 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 | 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 | 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 | Artículo idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República. |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|--|
| efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas 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 dispositivos, así como la señalización en vía. | de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas 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 dispositivos, así como la señalización en vía. | de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas 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 dispositivos, así como la señalización en vía. | |
| ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá | Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes | Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes | De conformidad con la Sentencia C-600A de 1996 y la C-1042 de 2007 se considera pertinente eliminar la |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|--|--|--|
| 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. | | | propuesta al considerar, que establece una disposición legal sobre usos del suelo, que resulta ser de reserva privativa de una Ley orgánica. Algo que desborda el alcance de esta ley ordinaria. |
| CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN | CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN | CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |
| ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: | ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: | ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: | Además, se precisa que se elimina la expresión "tarjeta de propiedad", por |
| ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. | ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. | ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|--|--|--|---|--|--|---|
| <p>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. Dentro de</p> | <p>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</p> | <p>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</p> | <p>técnica legislativa, por cuanto, el parágrafo ya contiene el concepto definido en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que corresponde a la licencia de conducción.</p> | <p>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.</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 licencia física y deberá ser aceptada por los</p> | <p>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.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de 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</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.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de 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</p> | |
| <p>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 digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> | <p>cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</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. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar</p> | <p>cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</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. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar</p> | | <p>los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, tarjeta de propiedad, licencia de tránsito, seguro de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p> | <p>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, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p> | | |
| | | | | <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, 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>ARTÍCULO 7º. 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</p> | <p>ARTÍCULO 7º. 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</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p> |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---------------|
| <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>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. 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</p> | <p>vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio</p> | <p>vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio</p> | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---------------|
| <p>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</p> | <p>de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para</p> | <p>de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para</p> | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---------------|
| <p>de 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</p> | <p>realizar los exámenes.</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:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente,</p> | <p>realizar los exámenes.</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:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente,</p> | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---------------|
| <p>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 foria horizontal y vertical.</p> | <p>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 renovación de la misma, se debe demostrar ante las</p> | <p>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 renovación de la misma, se debe demostrar ante las</p> | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|--|--|--|
| | <p>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>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> | |
| | | | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
| | <p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o</p> | <p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p> |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
| | <p>se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar</p> | <p>se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar</p> | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
| | <p>Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</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: 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</p> | <p>Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p> | <p>Durante el trámite del proyecto de ley, en la Plenaria de la Cámara de Representantes se consideró eliminar el artículo, en tanto, que la Ley 769 de 2002 fue modificada por la Ley 1811 de 2016 en lo que respecta a bicicletas, mejorando sustancialmente las condiciones para los ciclistas y actualizando la norma. Volver a una versión de 2002 de una ley que ya de por sí es derogada es un sinsentido. La ley 1811 fue debatida en un</p> |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|--------------------------|------------------------------------|---|---|---|---|---|
| <p>Licencia de Conducción. 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. 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. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o</p> | | | <p>contexto muy participativo donde participaron directamente, por lo cual es evidente que lo establecido en dicha ley debe persistir y utilizar ese texto como base. Además, no se debe restringir la circulación de las bicicletas únicamente a las ciclorrutas donde las hay, pues la bicicleta es un vehículo que tiene prelación en las vías ante los vehículos motorizados y los viajes en esta deben ser protegidos y se debe promover su recorrido. Finalmente, la reducción de siniestralidad está en la mejora de condiciones para usar la bicicleta que hace parte de lo presupuestado en este proyecto de Ley (como</p> | <p>acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así: 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. Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del</p> | | | <p>mejorar infraestructura).</p> |
| <p>proceso contravencional, para que el sistema descuente 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</p> | | | | <p>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>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. Normas Generales Para</p> | <p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p> | <p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE MOTOCICLISTAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p> | <p>Se modifica el nombre del Capítulo IV, toda vez, que el artículo que contenía disposiciones normativas sobre ciclistas fue suprimido en su totalidad por la Plenaria de la Cámara de</p> |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--|---|---|---|--|--|--|---------------|
| <p>Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. 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 tránsito de</p> | | | Representantes | <p>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 íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total</p> | | | |
| <p>de cráneo, sujetados; 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: 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</p> | <p>ARTÍCULO 10. 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: 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</p> | <p>ARTÍCULO 9. 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: 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</p> | Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República. | <p>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 correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o</p> | <p>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 correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o</p> | <p>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 correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o</p> | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--|--|--|--|
| acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías". | 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. | ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías". | |
| 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. 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 | 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. ARTÍCULO 11. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas | 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. ARTÍCULO 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--|--|--|---------------|
| 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. | por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. 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 | por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. 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 | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---------------|
| condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. 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, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. | condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. 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, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. | condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. 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, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|--|
| ARTICULO 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 | Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude. ARTICULO 12. 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 | Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude. ARTICULO 11. 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 | Artículo idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República. |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|--|--|--|
| <p>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>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>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>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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</p> | <p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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</p> | <p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes salvo el parágrafo sobre patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina donde se acoge el aprobado en la plenaria de Senado de la República.</p> |
| | | | |
| | | | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
| | <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> | <p>Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> | |
| <p>ARTÍCULO 15°. Modifíquese el artículo 107 de la</p> | <p>ARTÍCULO 14. Modifíquese el artículo 107 de la</p> | <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria</p> |
| | | | |
| | | | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
| <p>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.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> | <p>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.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la</p> | <p>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.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la</p> | |
| | | | |
| | | | |
| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
| <p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso</p> | <p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p> | <p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p> | <p>de la Cámara de Representantes</p> |
| | | | |
| | | | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--|---|---|---------------|
| 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 y 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 | en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones. PARÁGRAFO 1. 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 | en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones. PARÁGRAFO 1. 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 | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---------------------------------|--|--|---------------|
| número de muertos y lesionados. | vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados. PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se | vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados. PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--|---|---|--|
| | presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo. | seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo. | |
| ARTÍCULO 16°. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTIÓN 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 | ARTÍCULO 15. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden | ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---------------|
| 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 que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial | departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria. Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de | departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria. Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|--|--|---------------|
| | <p>su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán 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. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar 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</p> | <p>su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán 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. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar 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</p> | |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|--|--|---|
| | <p>el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p> | <p>reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p> |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|--|--|---|
| | <p>Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> | <p>Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> | |
| | <p>ARTÍCULO 17. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"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, los</p> | <p>ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"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</p> | <p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de la Cámara, de conformidad con el ajuste que se explica a continuación:</p> <p>Los congresistas conciliadores, de conformidad con la jurisprudencia constitucional, en lo que refiere a las facultades para la elaboración del</p> |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|---|--|---|
| | <p>conductores, los entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente podrán 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 complementará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar</p> | <p>personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán 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.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores</p> | <p>texto conciliado que se someterá a discusión y votación, proponen la eliminación de las palabras podrán y reemplazará del inciso primero de la norma, pues se considera que de esta manera se expresa con mayor precisión la intención del legislador, tal y como fue plasmada en los informes de ponencia para primer y segundo debate en la Cámara de Representantes. De esta manera, no solo se corrige una evidente antinomia dentro del mismo artículo, sino que se garantiza a los destinatarios de la norma una redacción que no dé lugar a interpretaciones equívocas sobre el</p> |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES | TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|---|---|--|--------------------------|--------------------------|------------------------------------|--|
| | 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 del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación. | 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 del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación. | alcance y objetivo del artículo. En suma, este ajuste garantizará una certeza jurídica frente al sentido original y querer del conjunto normativo del proyecto, materializando principios que rigen la labor de producción normativa, como lo son el principio de corrección del trámite y el principio de instrumentalidad de las formas (Sentencias de la Corte Constitucional SU-150 de 2021, C-282-21, C-076-18, C-674-17, C-757-08, C-198-02). El ajuste que se propone, pretende precisar que el material probatorio recaudado bajo las condiciones establecidas en el artículo, | | | | reemplazará el informe de accidente de tránsito y no simplemente lo complementará. Esta conclusión tiene como sustente el inciso segundo del mismo artículo, donde se contempla que ante un escenario de conciliación o el fracaso del mismo, en sede judicial los involucrados podrán acudir a dichas instancias sin que sea necesaria la expedición de un informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito. Sobre el particular Ha dicho la corte que: "En virtud de lo expuesto, la jurisprudencia constitucional ha precisado que (i) un |
| | | | artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente; (ii) no es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto, siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido; (iii) la novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico; y (iv) no constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las | | | | Cámaras en torno a un tema". En ese sentido, "El rol o papel que cumple la comisión de conciliación no es el de adoptar decisiones definitivas, ya que tal competencia está reservada de forma exclusiva para las plenarias. Su encargo se limita a presentar un texto de acuerdo bicameral, el cual, lejos de ser intangible, puede modificarse, respondiendo al carácter dinámico del proceso legislativo y a la necesidad de construir consensos alrededor de la manifestación de la voluntad democrática. Estas razones motivaron a los conciliadores para proponer |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--------------------------|---|---|--|
| | transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 4 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996. | transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 4 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996. | |
| | ARTÍCULO NUEVE. Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la | ARTÍCULO 23. Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |

| TEXTO APROBADO EN SENADO | TEXTO APROBADO EN CÁMARA | TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN | OBSERVACIONES |
|--|---|---|--|
| | Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico. | de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico. | |
| ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias. | ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021. | ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021. | Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes |

II. PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rinden informe de conciliación 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", y se solicita a la Plenaria de cada corporación que aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.

Firman los Honorables Congresistas,



JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República
Partido Conservador



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senador de la República
Partido Cambio Radical



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Representante a la Cámara
Partido Conservador

III. TEXTO CONCILIADO

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”

El Congreso de Colombia,
DECRETA:

**CAPÍTULO I
OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES**

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación 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 reducir el número de lesiones graves.

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.

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>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 style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3°. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional. 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 implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>El Ministerio de Transporte 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. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a la homologación de los vehículos.</p> <p>ARTÍCULO 4°. 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, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 5°. 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</p> | <p>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 style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 6°. 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.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de 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, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</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. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de</p> |
| <p>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, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p> <p>ARTÍCULO 7°. 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> <p>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 reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en 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>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. 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</p> | <p>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 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse 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;">CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE MOTOCICLISTAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS</p> <p>ARTÍCULO 9. 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 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;">CAPÍTULO 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 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. 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</p> | <p>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, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p> <p>ARTÍCULO 11. 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.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su</p> |
| <p>jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. 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.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los</p> | <p>fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán 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>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar 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 style="text-align: center;">CAPÍTULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"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</p> |

lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán 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 del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

ARTÍCULO 17. 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 18. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.

Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la

fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.

Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.

PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."

ARTÍCULO 19. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.

PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.

ARTÍCULO 20. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.

ARTÍCULO 21. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.

El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.

La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a

cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, serán priorizados para pequeños y medianos transportadores.

ARTÍCULO 22. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte podrá imponer medidas cautelares hasta que termine la investigación correspondiente, a las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 4 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 23. Obligación de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.

ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.

Firman los Honorables Congresistas,

JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República
Partido Conservador

EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador

ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Representante a la Cámara
Partido Conservador

CONTENIDO

Gaceta número 613 - Jueves, 2 de junio de 2022

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
INFORMES DE CONCILIACIÓN**

Págs.

| | |
|---|----|
| Informe de conciliación y texto conciliado del Proyecto de ley número 281 de 2021 Senado - 085 de 2021 Cámara, por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia Iu-Digital y se dictan otras disposiciones. | 1 |
| Informe de conciliación y texto propuesto para conciliar al Proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara - acumulado con el Proyecto de ley número 267 de 2020 Cámara, por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones. | 3 |
| Informe de conciliación y texto conciliado 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..... | 15 |

ANEXO DE CLAUSULADO GENERAL DEL CONTRATO DE CONSULTORIA ELECTRÓNICO SECOP II No. 287 DEL 2021 CELEBRADO ENTRE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Y GROW DATA SAS.

CONTRATANTE : Superintendencia de Transporte
MARIA PIERINA GONZALEZ FALLA, identificada con Cédula de Ciudadanía 55.170.337, quien actúa en su calidad de Secretaria General y como Ordenadora del Gasto, según Resolución de Nombramiento No. 00198 del 18 de enero de 2019, y Acta de Posesión No. 001 de la misma fecha, facultada para celebrar este tipo de contratos según la Resoluciones 5951 del 8 de junio de 2021, adicionada por la Resolución 7412 del 30 de junio de 2021 y, la Resolución 011448 de 2014 por medio de la cual se adopta el Manual de Contratación, modificada parcialmente por la Resolución 3697 de 2019.

CONTRATISTA : **GROW DATA SAS** identificado con NIT No. 900.238.438-1, representado legalmente por el suplente **VELKY LILIANA MEDINA DURÁN**, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.430.809 expedida en Bogotá D.C., debidamente facultada para contratar, quien declara bajo la gravedad del juramento que se entiende prestada con la firma del presente contrato, que no tiene conflicto de intereses ni se halla incurso en ninguna de las causales de inhabilidad e incompatibilidad señaladas en los artículos 8° de la Ley 80 de 1993, 60 de la Ley 610 de 2000, 50 de la Ley 789 de 2002, artículo 42 de la Ley 1955 de 2020 y demás normas vigentes y concordantes con la materia.

CONSIDERACIONES : Que en consideración a las disposiciones referidas, la Entidad adelantó un proceso de contratación bajo la modalidad de **CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO CMA No. 002 DE 2021**, el cual cumplió con cada una de las etapas previstas en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y Decreto 399 de 2021, como se evidencia en la Plataforma SECOP II. De conformidad con lo anterior, el presente Contrato de Consultoría se registrará por las siguientes:

CLAUSULAS CONTRACTUALES

OBJETO: Contratar el servicio de consultoría especializada para la elaboración de los estudios, diseños y modelos de las condiciones técnicas, administrativas, tecnológicas, financieras y jurídicas para identificar y definir la alternativa o propuesta necesaria para el funcionamiento en la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia -SICOV-, que le permita a la Superintendencia de Transporte la vigilancia, inspección y control del manejo legal y

reglamentario al que están sujetos los organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAT).

- PLAZO DE EJECUCIÓN : El plazo de ejecución del contrato a suscribirse será HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento, ejecución y la suscripción del acta de inicio entre el supervisor y el contratista.
- VALOR : **MIL CIENTO CUARENTA MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (\$1.140.450.000) M/CTE**, incluido IVA y demás impuestos, tasas, costos directos e indirectos, derechos o contribuciones a que haya lugar.
- SUSCRIPCIÓN : BOGOTÁ D.C.

PRIMERA. - CONDICIONES TÉCNICAS EXIGIDAS: Las establecidas en el Estudio Previo, Aviso de Convocatoria, pliego de condiciones y demás documentos anexos al proceso de contratación del **CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO CMA No. 002 DE 2021**, y que se relaciona a continuación:

| ETAPAS DEL PROYECTO | ACTIVIDADES |
|---|---|
| Recopilación de la información | <ul style="list-style-type: none"> - Recolectar y validar la información. - Tener en cuenta el concepto emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) frente al alcance y vigencia de las garantías, licenciamiento y funcionamiento de la patente y know how del SICOV actual. - Presentar la metodología, plan de trabajo y el cronograma de actividades elaborado conjuntamente con el supervisor del contrato. - Presentar un informe final de la etapa. |
| Estudio y diagnóstico | <ul style="list-style-type: none"> - Procesar y analizar la información. - Comparar los sistemas de información de los SICOV vigentes y definir las características de cada uno de ellos el tipo de OAT. - Identificar las características propias de cada sistema, tanto del sistema actual como de los sistemas posibles. - Evaluar las condiciones actuales y sus posibles mejoras para su funcionamiento desde el modelo operativo de procesos y de arquitectura TI. - Identificar las nuevas características que debe tener la arquitectura de TI del sistema o sistemas a implementar. - Analizar la estructura de costos y tarifas utilizado actualmente. - Presentar un informe final de la etapa. |
| Evaluar y proponer | <ul style="list-style-type: none"> - Presentar los modelos y/o diseños y/o documentos de propuesta de funcionamiento del sistema o sistemas por cada tipo de OAT de acuerdo con los aspectos técnicos, financieros, económicos, tecnológicos, administrativos y jurídicos. - Propuesta y metodología de cálculo de una nueva tarifa, según cada uno de los modelos posibles, su definición y el mecanismo de actualización de dicho valor. - Presentar un informe final de la etapa. |
| Estructuración del proceso de selección | Presentar el documento definitivo que identifique la mejor opción para la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, |

| | |
|--|---|
| | <p>después de ser revisadas por la Superintendencia, los modelos y/o diseños y/o documentos de propuesta del contratista para el SICOV.</p> <p>Entregar los documentos necesarios y propios del proceso de selección a implementar, para dar cumplimiento a la Ley.</p> |
|--|---|

Nota 1: Al diseñar el cronograma de actividades el contratista y el supervisor deberán contemplar los tiempos que sean necesarios para la revisión y aprobación de los entregables por parte de la entidad, así como los tiempos que se puedan requerir para ajustar según las observaciones. Sin superar el plazo establecido para la ejecución del contrato. **Nota 2:** Los plazos establecidos para cada una de las etapas, puede ser sujeto de cambio sin la necesidad de la modificación del contrato, siempre y cuando no se afecte el tiempo o plazo total del contrato. En caso tal que se requiera un plazo adicional y que implique una modificación contractual ésta deberá tramitarse y justificarse por escrito conforme lo previsto en la Ley y lo reglado en el Manual de supervisión y el Manual de contratación de la entidad. **Nota 3:** Las anteriores actividades, no obstan para que el contratista dentro de su cronograma y luego de dar cumplimiento a la etapa de recopilación, incluya actividades adicionales a las descritas en el anterior cuadro, lo cual no generará costo adicional para la entidad, diferente al valor de la adjudicación del contrato. **Nota 4:** Las propuestas presentadas deberán analizar temas propios del control de mercados y su afectación frente a los mismos de acuerdo con las opciones que sean presentadas por la Entidad. **Nota 5.** Los **ENTREGABLES POR CADA ETAPA A DESARROLLAR** son: **A. ENTREGABLES EN LA ETAPA DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN.** Presentar la metodología, plan de trabajo y el cronograma de actividades elaborado conjuntamente con el supervisor del contrato. **B. ENTREGABLES EN LA ETAPA DE ESTUDIO Y DIAGNÓSTICO**

| ITEM TECNOLÓGICO | DESCRIPCIÓN |
|---------------------------|--|
| Documentos de diagnóstico | <p>Documento de requerimientos tecnológicos actuales y deseados a fin de poner en marcha las distintas opciones, modelos o alternativas de operación del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV con un enfoque de arquitectura empresarial (arquitectura de negocio y arquitectura de TI).</p> <p>Documento de requerimientos que especifique como debe ser estructurado el nuevo modelo de operación del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV con un enfoque de arquitectura empresarial (arquitectura de negocio y arquitectura de TI).</p> <p>Elaborar un documento que contenga el análisis de brechas entre la arquitectura actual y las distintas opciones, modelos o alternativas tanto a nivel de negocio, como de TI.</p> <p>Entregar la parametrización del sistema según las distintas opciones, modelos o alternativas identificadas y de acuerdo con los requerimientos mínimos establecidos para el funcionamiento.</p> <p>Definir los mecanismos de intercambio de información e interoperabilidad que se requiera para garantizar la oportunidad y la calidad de los datos entre los diferentes actores que hagan parte del sistema.</p> <p>Nota: La Superintendencia de Transporte no le solicitará a los homologados arquitecturas detalladas de software ni códigos fuentes que sean propiedad de los actuales homologados.</p> |

Nota 1: Los documentos o entregables tecnológicos deberán realizarse de acuerdo con lo descrito en el Anexo No. 1 “*Entregables mínimos requeridos de la arquitectura de TI y de negocio*” anexo a los estudios. Nota 2 : La definición de los artefactos y entregables de cada arquitectura deben definirse a partir de los artefactos propuestos en el framework de TOGAF 9.2. y el Marco de Referencia de Arquitectura empresarial del Estado v.2.0., definido por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y modelados con el estándar de archimate.

| ITEM - FINANCIERO | DESCRIPCIÓN |
|-------------------|-------------|
|-------------------|-------------|

| | |
|--|--|
| Diseño de modelos financieros y proyección de costos | Realizar un estudio de análisis y demanda de los servicios prestados por el sistema SICOV, para definir los parámetros necesarios para establecer un valor único de cobro o tarifa por el servicio e identificar el mecanismo de actualización, metodología y las variables por cada opción o alternativa identificada. |
| ITEM - TÉCNICO | DESCRIPCIÓN |
| Documentos de diagnóstico | Documento y anexos que describan los requisitos técnicos actuales del funcionamiento del sistema, los niveles de servicios, los indicadores de gestión, la vigencia de las normas de calidad, identificación y entrega de los manuales de servicio y operatividad y mecanismos de interoperabilidad del actual sistema y lo requerido para la actualización o implementación de las distintas opciones, modelos o alternativas identificadas. |
| ITEM - JURIDICO | DESCRIPCIÓN |
| Documentos | Análisis de la estructura jurídica de las distintas opciones, modelos o alternativas mediante las cuales la Superintendencia puede dar cumplimiento a lo ordenado por la Ley 2050 de 2020. Este análisis identificará la titularidad de la información que se genere en el sistema, de los sistemas (software) y de la naturaleza jurídica de los cobros, tarifas o aportes propios de cada modelo. Además, este documento deberá tener en cuenta las normas constitucionales y legales sobre libre competencia, para efectos de determinar las implicaciones que las distintas opciones, modelos o alternativas tengan frente a los tipos de OATs y los usuarios. |

C. DOCUMENTOS ENTREGABLE EN LA ETAPA DE EVALUACIÓN Y PROPOSICIÓN

| | |
|--|--|
| ITEM - FINANCIERO | DESCRIPCIÓN |
| Diseño de modelos financieros y proyección de costos | <p>Diseñar un modelo financiero que incorpore la estimación de costos de los requerimientos técnicos, tecnológicos, económicos, financieros, administrativos y demás requeridos por el sistema de control y vigilancia -SICOV- para cada tipo de OAT, aún en los casos que se proceda con la actualización de las condiciones actuales.</p> <p>Diseñar un modelo financiero que incorpore la estimación de costos de los requerimientos técnicos, tecnológicos, económicos, financieros, administrativos y demás requeridos para la implantación de las posibilidades modelos identificadas del sistema.</p> <p>Estructurar los costos de la infraestructura tecnológica requerida para implementar y operar el SICOV, tanto su actualización, si llega a ser del caso, como su implementación.</p> <p>El documento debe estar encaminado a reducir costos y contar con un modelo operativo de mayor eficiencia, por cada opción identificada.</p> <p>Realizar una propuesta del posible valor o tarifa que se deba implementar como cobro de este servicio y el mecanismo idóneo de actualización de la misma.</p> <p>Elaborar un documento que contenga el informe y valoración de riesgos que se pueden presentar como consecuencia de la elección realizada por parte de la Entidad, de acuerdo con la estructura propia de esta materia.</p> <p>Elaborar un documento que contenga el informe y valoración del impacto socioeconómico y afectación del mercado, según la propuesta escogida por la Entidad.</p> <p>Informe final detallado con los resultados definitivos del estudio, que incluya conclusiones y recomendaciones. Informe ejecutivo.</p> |
| ITEM - TÉCNICO | DESCRIPCIÓN |

| | |
|---------------------------------------|---|
| Elaboración de documentos | <p>Definir el alcance, especificaciones, plazos y demás requerimientos técnicos que sean necesarios para dar cumplimiento a la instalación, implementación, operación y mantenimiento de las distintas opciones, modelos o alternativas del SICOV de acuerdo con lo descrito en la Ley 2050 de 2020.</p> <p>Proponer parámetros y metas de control y desempeño que servirán para definir obligaciones del adjudicatario durante la ejecución del contrato.</p> <p>Definir los perfiles técnicos de las empresas y de los profesionales claves necesarios para la implementación de las distintas opciones, modelos o alternativas de acuerdo con lo descrito en la Ley 2050 de 2020.</p> <p>Informe ejecutivo</p> |
| ITEM - JURÍDICO | DESCRIPCIÓN-DOCUMENTOS O ENTREGABLES DEFINITIVOS |
| Elaboración de documentos financieros | Informe final detallado con los resultados definitivos del estudio, que incluya conclusiones y recomendaciones. En particular, este documento tendrá una recomendación de la mejor alternativa para la entidad, la cual deberá ponderar la protección e integridad de la información, los costos para todos los actores, y la libre competencia. |

| ITEM TECNOLÓGICO | DESCRIPCIÓN |
|--------------------|---|
| Documentos Finales | <p>Propuesta de estructuración de las distintas opciones, modelos o alternativas de operación del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV con un enfoque de arquitectura empresarial (arquitectura de negocio y arquitectura de TI).</p> <p>Mapa de proyectos que permitan eliminar las brechas entre la arquitectura actual y las distintas opciones, modelos o alternativas.</p> <p>Informe con los requerimientos funcionales y no funcionales de la solución tecnológica (de hardware y software) que deberá soportar el modelo de operación (arquitectura de negocio) que sirvan de insumo para la estructuración de los documentos previos para el proceso de contratación.</p> |

D. ENTREGABLES PARA LA ETAPA DE ESTRUCTURACIÓN DEL PROCESO DE SELECCIÓN

| ITEM – PROCESO DE SELECCIÓN | DESCRIPCIÓN |
|-----------------------------|---|
| Documentos | <p>Jurídicos: Requisitos necesarios para evaluar la capacidad jurídica como requisito habilitante de acuerdo a la propuesta del proceso de selección.</p> <p>Financieros: Indicadores financieros necesarios para evaluar como requisito habilitante de acuerdo a la propuesta del proceso de selección.</p> <p>Técnicos: Requisitos mínimos necesarios como requisito habilitante de acuerdo a la propuesta del proceso de selección.</p> <p>Insumos para la elaboración de todos los documentos precontractuales necesarios para la estructuración del proceso de selección, dentro de los cuales deberá entregar el estudio de mercado, el análisis del sector, la matriz de riesgos y los demás necesarios de acuerdo con el Estatuto de Contratación.</p> |

SEGUNDA. - OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA: OBLIGACIONES GENERALES: 1. Suscribir el acta de inicio. 2. Cumplir el contrato a cabalidad, en las condiciones de calidad y oportunidad teniendo en cuenta lo señalado en los Estudios Previos, la propuesta el Contrato y todos los anexos que hace parte del mismo. 3. Informar oportunamente a la entidad sobre cualquier irregularidad que se presente en la ejecución contractual. 4. Acreditar estar al día con el pago de las obligaciones frente al sistema de Seguridad Integral y demás impuestos de conformidad con la Ley, en especial los señalados en la Ley 1607 de 2012, tanto para la presentación de la oferta, como para cada uno de los pagos que la entidad efectúe; así como para la liquidación

del contrato. **5.** Asumir el pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones de carácter laboral del personal que contrate para la ejecución del contrato, lo mismo que el pago de honorarios, los impuestos, transporte, gravámenes, aportes y servicios de cualquier género que establezcan las leyes colombianas y demás erogaciones necesarias para la ejecución del contrato. **6.** Constituir la garantía única y presentarla a la entidad para su aprobación. Este requisito es indispensable para la ejecución del contrato. **7.** Obrar con buena fe, evitando dilaciones y en trabamientos que puedan presentarse durante la ejecución del contrato. **8.** No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de obligarlo a hacer u omitir algún acto o hecho. **9.** Cumplir cada uno de los ofrecimientos hechos en su oferta, en todo aquello que no contrarie lo aquí estipulado, el cual hace parte integral del contrato. **10.** Mantener los precios ofrecidos en la propuesta durante el plazo de ejecución del contrato. **11.** Mantener durante la ejecución del contrato, la organización técnica y administrativa presentada en su cotización, en forma permanente y con altos niveles de eficiencia técnica y profesional, para atender todas las obligaciones. **12.** Responder por todo acto, omisión o negligencia propia o de sus funcionarios, personal, empleados, agentes, representantes y/o toda persona que, cualquier causa, se encuentre o pudiera estar vinculada a la prestación de los servicios del **CONTRATISTA**. **13.** Cumplir en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y sea de óptima calidad. **14.** Acatar las observaciones realizadas por el supervisor del contrato. **15.** Suscribir un compromiso de confidencialidad y no divulgación con respecto a toda la información obtenida por durante la prestación del servicio, cuando a ello hubiere lugar. **16.** Reparar los daños e indemnizar los perjuicios que cause a la Superintendencia de Transporte por el incumplimiento del contrato. **17.** Responder por las demoras que se generen en la entrega de los equipos. **18.** Cargar la información y los informes de ejecución del contrato en la Plataforma SECOP II, de acuerdo a los lineamientos establecidos por Colombia Compra Eficiente de conformidad con los manuales y guías elaboradas por la Agencia Nacional de Contratación Pública. **19.** Presentar la factura electrónica validada previamente por la DIAN, según aplique al régimen tributario del contratista, y en todo caso dando cumplimiento a los requisitos exigidos en el Estatuto Tributario y demás normas que lo modifiquen, adicionen o aclaren. **20.** Cumplir con las demás obligaciones que contribuyan a garantizar el cabal cumplimiento y ejecución del contrato, la invitación pública y con lo ofrecido en su propuesta. **21.** Acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos previstos en la Ley 2050 del 12 de agosto del 2020, y demás normas que la modifiquen, aclaren, complementen, y reglamenten. **22.** Responder por el pago de los tributos que se causen o llegaren a causarse por la celebración, ejecución y liquidación del contrato. **23.** Las demás inherentes al objeto y naturaleza del contrato. **OBLIGACIONES ESPECÍFICAS:** **1.** Dar cumplimiento a las etapas pactadas y de acuerdo con el cronograma propuesto. **2.** Definir conjuntamente con el supervisor del contrato las fuentes de información a consultar y realizar los requerimientos correspondientes para el acceso. **3.** Definir dentro de los diez (10) días siguientes a la firma del contrato, el cronograma de actividades el cual deberá identificar los pasos que se surtirán en cada etapa, la duración de la misma y el entregable resultado de su ejecución. Este cronograma deberá ser aprobado por la supervisión del contrato. **4.** Garantizar la idoneidad del personal ofrecido en la propuesta para la prestación de los servicios de consultoría durante el término de ejecución del contrato y no cambiarlo sino por personas de las mismas condiciones a las señaladas en su oferta, con la autorización previa y escrita de la Superintendencia de Transporte, el cual corresponde al personal mínimo requerido habilitante y de ponderación. **5.** Entregar en los tiempos previstos los documentos y/o entregables y/o mínimos requeridos y los pactados con el supervisor y de acuerdo con la descripción del proceso de selección. **6.** Entregar la documentación e información y demás relacionada en las actividades, productos y especificaciones técnicas previstos en el presente documento, pliego de condiciones y sus anexos. **7.** Conformar y distribuir los equipos de profesionales y especialistas encargados de obtener, recopilar y consolidar la información. **8.** Identificar las distintas opciones, alternativas u opciones que permitan la implementación del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV de acuerdo con lo descrito en la ley. **9.** Diseñar un modelo financiero, para cada opción, alternativo u opción identificada, que incorpore la estimación de costos de los requerimientos técnicos, tecnológicos, económicos, financieros, administrativos y demás para el funcionamiento y operación del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV. **10.** Realizar estimaciones de la demanda de los servicios prestados por el Sistema de

Control y Vigilancia - SICOV a los organismos de apoyo al tránsito – OAT, con base en los datos históricos, variables estructurales y análisis prospectivo de cada proceso. **11.** Desarrollar el estudio y estructuración administrativo, técnico, tecnológico, financiera y jurídica del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV. **12.** Estimar una proyección del costo del servicio prestado por el SICOV a los OAT, y diseñar la metodología para efectos de determinar la viabilidad de la tarifa a implementar a cada uno de los OAT. **13.** Estimar las actualizaciones de las tarifas por el servicio prestado por el SICOV, para obtener la proyección de ingresos, según la opción, modelo o alternativa. **14.** Extraer las necesidades funcionales de los aspectos técnicos y tecnológicos del Sistema de Control y Vigilancia - SICOV, que conforman la arquitectura informática y sus estructuras físicas y lógicas, en sus componentes de base de datos, software, hardware, comunicaciones, conectividad, plataforma tecnológica central, contingencia, licencias, seguridad, ups, sistema de backup, herramienta centralizada de monitoreo, necesarias para el proceso de selección. Proponer nuevos requisitos y funcionalidades. **15.** Determinar las requerimientos funcionales y técnico de cada uno de los componentes de la arquitectura TI. **16.** Definir y estructurar con un enfoque de Arquitectura empresarial la contratación del nuevo modelo de operación del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV, haciendo uso del marco de referencia de arquitectura empresarial del Estado Colombiano v.2.0 y TOGAF 9.2. **17.** Definir la arquitectura de negocio (funcional) del nuevo modelo de operación del SICOV. **18.** Realizar la estructuración de la arquitectura de TI actual y objetivo (arquitectura de sistemas de información, arquitectura de datos, arquitectura de seguridad y arquitectura de infraestructura) que permita soportar el nuevo modelo de operación del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV. **19.** Realizar el análisis y evaluación detallada de los aspectos administrativos, de capacitación, divulgación y socialización, con los cuales funciona el Sistema de Control y Vigilancia – SICOV. Proponer mejoras. **20.** Entregar las guías, manuales y procedimientos de las metodologías y modelos que se desarrollen en cumplimiento del objeto contractual. **21.** Realizar el análisis de brecha y el listado de proyectos para eliminar las brechas. **TERCERA.- OBLIGACIONES DE LA ENTIDAD:** La Superintendencia Transporte se obliga a: **1.** Verificar el cumplimiento del objeto contratado. **2.** Pagar el valor estipulado de conformidad con lo establecido en el contrato. **3.** Designar un Supervisor del contrato. **4.** Realizar los requerimientos por escrito sobre los asuntos que estime convenientes en el desarrollo del contrato, sin perjuicio de la autonomía propia del contratista. **5.** Informar al contratista a través del supervisor del contrato, de las solicitudes y demás requerimientos dentro de los términos del contrato. **6.** Aprobar la garantía solicitada. **CUARTA.- FORMA DE PAGO:** La Superintendencia de Transporte cancelará el valor del contrato en la vigencia 2021, de la siguiente manera: **Primer Pago:** Correspondiente a un 15% del valor del contrato, una vez se encuentre(n) aprobado(s) los productos y/o documentos y/o entregables pactados para la etapa de recopilación. **Segundo Pago:** Correspondiente a un 15% del valor del contrato, una vez se encuentre(n) aprobado(s) los productos y/o documentos y/o entregables pactados para la etapa de estudio y diagnóstico. **Tercer Pago:** Correspondiente a un 30% del valor del contrato, una vez se encuentre(n) aprobado(s) los productos y/o documentos y/o entregables pactados para la etapa de evaluación y proposición. **Cuarto Pago:** Correspondiente a un 30% del valor del contrato, una vez se encuentre(n) aprobado(s) los productos y/o documentos y/o entregables pactados para la etapa de estructuración del proceso de selección. **Quinto Pago:** Una vez cumplido el objeto del presente proceso de contratación, la Entidad procederá a pagar el 10 % restante contra acta de liquidación suscrita por las partes. **PARÁGRAFO PRIMERO:** Los pagos anteriormente señalados se realizarán dentro de los 30 días calendario previa entrega de la facturación electrónica validada previamente por la DIAN, según aplique al régimen tributario del contratista, y en todo caso dando cumplimiento a los requisitos exigidos en el Estatuto Tributario y demás normas que lo modifiquen, adicionen o aclaren, además del comprobante o certificación de PAGO AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL Y PARAFISCALES, conforme con el Artículo 50 de la ley 789 de 2002, lo cual se hará mediante certificación expedida por el revisor fiscal o por el contador o el representante legal según corresponda y demás normas que lo modifiquen, reglamentan o complementen, dichos documentos serán entregados al supervisor del contrato para su revisión y aprobación a satisfacción. Todos los documentos deberán radicarse a través de la plataforma SECOP II. Si la factura no ha sido correctamente elaborada o no se acompañan los soportes requeridos para el pago, y/o se presenten de manera

incorrecta, el término para el pago solo empezará a contarse desde la fecha en que se aporte el último documento y/o se presente en debida forma. Las demoras que se presenten por estos conceptos serán responsabilidad del CONTRATISTA y no tendrán por ello derecho al pago de intereses o compensación de ninguna naturaleza. **PARÁGRAFO SEGUNDO:** No obstante, los pagos están sujetos a los montos aprobados en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC). **PARÁGRAFO TERCERO:** Los pagos anteriormente señalados se realizarán a través de la cuenta de ahorros y/o corriente que disponga el contratista, acorde con la certificación expedida por la entidad financiera aportada. **PARÁGRAFO CUARTO:** Los documentos antes mencionados serán radicados en la sede Administrativa de la Entidad la cual se encuentra ubicada en la Diagonal 25G No. 95ª-85 o en su defecto, dichos documentos serán entregados a la supervisión del contrato para su revisión y aprobación a satisfacción. **PARAGRAFO QUINTO:** La Superintendencia de Transporte no reconocerá pagos no autorizados por la Supervisión del contrato. **QUINTA. - LUGAR DE EJECUCIÓN:** En la ciudad de Bogotá D.C. **SEXTA. - SUJECIÓN A LAS APROPIACIONES PRESUPUESTALES:** El presente proceso de contratación está amparado con el CDP No. **28421** del 29 de abril de 2021, con cargo al rubro presupuestal C-2410-0600-3-0-2410006-02, " *ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS - DOCUMENTOS DE PLANEACIÓN - FORTALECIMIENTO A LA SUPERVISIÓN INTEGRAL A LOS VIGILADOS A NIVEL NACIONAL*", con fuente de recursos "Inversión". **SEPTIMA. - SUPERVISIÓN:** La supervisión del contrato estará a cargo de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre y por parte del Jefe de la Oficina de Tecnologías de la Información y Comunicación o por quien delegue el ordenador del gasto, quienes supervisarán y controlarán la correcta ejecución del presente contrato dando cumplimiento a lo señalado en el Manual de Contratación vigente de la Superintendencia de Transporte, lo establecido en el artículo 84 de la Ley 1474 de 2011 y las demás normas concordantes y aplicables con la materia. **PARÁGRAFO:** Serán obligaciones del supervisor, entre otras: 1. Vigilar la correcta y oportuna ejecución del contrato, informando al Ordenador del Gasto, oportunamente y por escrito, cualquier incumplimiento de las obligaciones contractuales, expresando en el mismo las causas, las circunstancias y los hechos u omisiones en que basa su solicitud, a fin de que se adelante el procedimiento establecido en el Capítulo VII de la Ley 1474 de 2011. 2. Hacer por escrito los requerimientos que considere necesarios para el adecuado y oportuno cumplimiento del objeto contractual y de las obligaciones que **EL CONTRATISTA** adquiere por la celebración del contrato. 3. Enviar a la Secretaría General, Área de Contratos, todos los documentos relacionados y necesarios que se produzcan en desarrollo del contrato como informes, actas y requerimientos para el adecuado archivo del mismo y su control en la carpeta original del contrato. 4. Informar permanentemente al Ordenador del Gasto el avance, ejecución y cumplimiento del contrato. 5. Una vez entregados los informes correspondientes por parte de **EL CONTRATISTA**, el Supervisor deberá pronunciarse sobre el mismo en un término máximo de cinco (5) días hábiles siguientes a su radicación, ya sea expidiendo el recibo a satisfacción del servicio o haciendo las observaciones que considere pertinentes. En cualquier caso, de no autorizarse el pago, el Supervisor deberá dejarlo por escrito informando a **EL CONTRATISTA** las razones sobre el particular. 6. Una vez cumplidos los requisitos previstos en el presente contrato, el Supervisor deberá radicar la solicitud de pago con todos los soportes en la dependencia de LA ENTIDAD correspondiente. 7. Comunicar de manera inmediata a la Contraloría General, aquellas situaciones que conozca en ejercicio de sus funciones que puedan poner en riesgo el patrimonio público o hayan causado detrimento patrimonial a LA ENTIDAD. 8. Las demás que le imponga la ley y los decretos reglamentarios, en su calidad de Supervisor. **OCTAVA. - GARANTÍAS: EL CONTRATISTA** se compromete a constituir a favor de LA ENTIDAD, la garantía única de que trata la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el decreto 1082 de 2015 consistente en garantía legalmente autorizada para operar en Colombia con el fin de amparar los riesgos que se determinan a continuación: Acorde con lo indicado en el Decreto 1082 de 2015, y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007, la entidad teniendo en cuenta la modalidad de selección, la naturaleza del contrato a celebrar y la forma de pago, solicitará garantías al proveedor y al contratista seleccionado, con el fin de garantizar el cumplimiento y la eficaz ejecución del mismo.

| GARANTÍA | VALOR O PORCENTAJE MINIMO | VIGENCIA MINIMA |
|----------------------------------|-----------------------------|--|
| Cumplimiento | 30% Del valor del Contrato. | Por el plazo de ejecución del contrato y por 6 meses más. En todo caso deberá estar vigente hasta la liquidación del contrato y hasta la liquidación |
| Calidad de Servicio | 30% Del valor del Contrato. | Por el plazo de ejecución del contrato y un (1) año más a partir del acta de terminación del contrato. |
| Salarios y Prestaciones Sociales | 10% del valor del contrato | Por el plazo de ejecución del contrato y Tres (3) años más, contados a partir de la fecha de terminación del contrato. |

La póliza deberá ser subida en la Plataforma SECOP II con las condiciones suscritas para su aprobación. El hecho de la constitución de estos amparos no exonera al contratista de las responsabilidades legales en relación con los riesgos asegurados. Dentro de los términos estipulados en el contrato, ninguno de los amparos otorgados podrá ser cancelado o modificado sin la autorización expresa de La Entidad. **PARÁGRAFO PRIMERO:** En los casos en que se prorrogue el plazo de ejecución del contrato y/o se adicione en valor, **EL CONTRATISTA** se compromete, dentro del día hábil siguiente a presentar el certificado de modificación de la garantía de conformidad con el nuevo plazo y/o valores pactados. **PARÁGRAFO SEGUNDO: EL CONTRATISTA** deberá mantener la garantía en plena vigencia y validez en los términos expresados en esta cláusula y deberá pagar las primas y cualesquiera otras expensas necesarias para constituir las, mantenerlas, prorrogarlas o adicionarlas. **NOVENA. CESIÓN Y SUBCONTRATOS: EL CONTRATISTA** no podrá ceder ni subcontratar a persona natural o jurídica alguna, los derechos y obligaciones emanados del presente contrato, sin que medie previa autorización expresa y por escrito por parte de **LA ENTIDAD**. **DECIMA. -SUSPENSIÓN:** Las partes podrán de mutuo acuerdo suspender el presente contrato, mediante la suscripción de un acta en donde conste tal evento. El plazo de suspensión no ampliará el plazo de ejecución del contrato, ni dará derecho a exigir indemnización, sobrecostos o reajustes, ni a reclamar gastos diferentes a los pactados en el contrato. **DÉCIMA PRIMERA. - TERMINACIÓN ANTICIPADA:** Por mutuo acuerdo de las partes, se podrá dar por terminado el contrato, siempre que con ello no se causen perjuicios a la entidad, previa certificación expedida por el supervisor del contrato. **DÉCIMA SEGUNDA.-SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO:** LA ENTIDAD podrá imponer multas y declarar el incumplimiento de conformidad con lo establecido por el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007, el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 y demás normas aplicables, así: **1. MULTAS:** En caso de mora o incumplimiento de las obligaciones a cargo del PROVEEDOR, la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE impondrá multas sucesivas por no cumplir con cualquiera de las obligaciones en el contrato o en los documentos que lo integren, o cumplirlas deficientemente o por fuera del tiempo estipulado, se causara una multa equivalente al 0.001 del valor total del contrato, por cada día calendario que transcurra desde la fecha prevista para el cumplimiento de dichas obligaciones y hasta cuando estas efectivamente se cumplan, sin exceder el treinta por ciento (30%) del valor del contrato para cuya imposición se dará cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 y se harán efectivas mediante acto administrativo debidamente motivado. Las multas podrán ser descontadas directamente del saldo a favor del CONTRATISTA si los hubiere, y en caso de no pago, serán imputables a la garantía única de cumplimiento constituida por el CONTRATISTA. **2. PENAL PECUNIARIA:** En caso de declaratoria de incumplimiento parcial o total del contrato o por incurrir en mora o retardo en el cumplimiento de las obligaciones contractuales, el CONTRATISTA pagará a título de pena Pecuniaria, una suma equivalente de hasta por el 30% del valor total del contrato, cláusula esta que será impuesta mediante acto administrativo debidamente motivado. **PARÁGRAFO: EL CONTRATISTA** autoriza que LA ENTIDAD descuenta de las sumas que le adeude, los valores correspondientes a las sanciones impuestas que se encuentren en firme. El pago de las sumas antes señaladas no extinguen las obligaciones emanadas del contrato, ni exime al **CONTRATISTA** de indemnizar los perjuicios causados. **DÉCIMA TERCERA. - SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS:** Las partes convienen en someter las diferencias que surjan de este contrato a la jurisdicción contencioso administrativa, sin perjuicio de la posibilidad

de dar aplicación al artículo 68 de la Ley 80 de 1993. **DÉCIMA CUARTA. - AUSENCIA DE RELACIÓN LABORAL:** El presente contrato será ejecutado por **EL CONTRATISTA** con absoluta autonomía e independencia y, en desarrollo del mismo, no se generará vínculo laboral alguno entre **LA ENTIDAD** y **EL CONTRATISTA** o sus dependientes o subcontratistas o cualquier otro tipo de personal a su cargo. **DÉCIMA QUINTA. - IMAGEN CORPORATIVA Y VISIBILIDAD:** Cuando **EL CONTRATISTA** deba efectuar algún tipo de publicidad exterior visual (pendones, vallas, etc.), pieza o arte que implique diseño y lleve el logo de las entidades, deberá seguir todas las disposiciones previstas por la entidad y las directrices que emita la Oficina Asesora de Comunicaciones de **LA ENTIDAD**, para lo cual coordinará con el supervisor. **DÉCIMA SEXTA. - CONFIDENCIALIDAD Y RESERVA:** La información que le sea entregada o a la que tenga acceso **EL CONTRATISTA** en desarrollo y ejecución del presente contrato, goza de confidencialidad y por tanto, solo podrá ser usada para fines inherentes a su actividad en desarrollo del contrato. **EL CONTRATISTA** se obliga a guardar estricta reserva sobre toda la información y documentos que tenga acceso, maneje en desarrollo de su actividad o que llegue a conocer en desarrollo del contrato y que no tenga el carácter de pública. En consecuencia, se obliga a no divulgar por ningún medio dicha información o documentos a terceros, sin la previa autorización escrita de **LA ENTIDAD**. Esta obligación permanecerá vigente aún después de la terminación por cualquier causa del contrato. Por lo tanto, en caso de que **LA ENTIDAD** tenga prueba de que **EL CONTRATISTA** ha divulgado cualquier tipo de documentación o información que en forma alguna se relacione con el presente contrato, **EL CONTRATISTA** indemnizará los perjuicios que con tal hecho cause a **LA ENTIDAD**. No se considerará incumplida esta cláusula cuando la información o documentos deban ser revelados por mandato judicial y/o legal o cuando la información manejada tenga el carácter de pública. **DÉCIMA SEPTIMA.- OBLIGATORIEDAD DE AFILIACIÓN AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES: EL CONTRATISTA** en cumplimiento del artículo 2° de la Ley 1562 del 11 de julio del 2012, el cual establece la afiliación obligatoria a riesgos laborales de las personas vinculadas mediante contrato de prestación de servicios, - SI ELLO HUBIERE LUGAR- deberá afiliar de forma inmediata a una administradora de riesgos laborales a las personas que vincule en el marco de la ejecución del presente contrato y presentar los soportes de pago. **DÉCIMO OCTAVA.- CONTROL A LA EVASIÓN AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL:** De conformidad con lo establecido en las Leyes 789 de 2002 y 828 de 2003, **EL CONTRATISTA** deberá cumplir con sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral y demás a que haya lugar. El cumplimiento de esta obligación, será indispensable para que se efectúe el desembolso por parte de **LA ENTIDAD**. **DECIMA NOVENA.- REQUISITOS DE PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN:** El presente contrato se entiende perfeccionado con la firma de las partes. Para su legal ejecución requiere la expedición del registro presupuestal y la aprobación de la garantía por parte de **LA ENTIDAD** y la suscripción del acta de inicio entre el supervisor y el contratista. **VIGÉSIMA – INDEMNIDAD:** El Contratista se obliga con la Superintendencia a mantenerlo libre de cualquier daño o perjuicio originado en reclamaciones de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de sus subcontratistas o dependientes y realizadas durante la ejecución del contrato y la liquidación. **VIGESIMA PRIMERA. - LIQUIDACIÓN:** Terminado el contrato, el supervisor procederá a proyectar la liquidación de mutuo acuerdo del contrato, dentro de los 4 meses siguientes a la expiración del término previsto para la ejecución del contrato. Vencido el término anterior, se procederá conforme con lo ordenado por el artículo 60 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 217 del Decreto Ley 019 de 2012 y el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007. **VIGÉSIMA SEGUNDA. - ACEPTACIÓN: EL CONTRATISTA** acepta con la firma del presente documento que ha leído y entendido los riesgos tipificados, estimados y asignados a las partes intervinientes, contenidos en los estudios previos soporte de esta contratación, los cuales hacen parte integral del contrato. **VIGÉSIMA TERCERA - CONVOCATORIA VEEDURIAS CIUDADANAS: LA ENTIDAD** convoca a los ciudadanos y a las organizaciones civiles para que realicen el respectivo control social y vigilancia sobre la gestión pública que se desarrolla en la ejecución del presente contrato. **VIGÉSIMA CUARTA. - GASTOS:** Los gastos que se ocasionen para el perfeccionamiento y legalización del presente contrato serán sufragados por **EL CONTRATISTA**. **VIGÉSIMA QUINTA. - DOMICILIO:** Para todos los efectos legales y fiscales, las partes acuerdan fijar como domicilio contractual la ciudad de Bogotá D.C. **VIGÉSIMA SEXTA.- DOCUMENTOS DEL CONTRATO:** Hacen parte integral del presente contrato: 1. El estudio y documentos previos; 2. El pliego de condiciones, anexos, formatos, matriz de

riesgos, adendas, respuestas y demás información y documentos generados en el proceso de selección; 3. La propuesta presentada por EL CONTRATISTA, que no sea contraria a las disposiciones del presente contrato, y 4. Los demás documentos que se produzcan en desarrollo del contrato. **VIGÉSIMA SÉPTIMA. - AVISOS Y NOTIFICACIONES:** Con la suscripción del presente contrato, EL CONTRATISTA autoriza y acepta que las notificaciones y/o comunicaciones de los actos que se deriven del presente contrato, sea realizada a través de medio electrónico, según los lineamientos contenidos en el Artículo 10 de la Ley 2080 de 2021. **VIGESIMA OCTAVA. - PROPIEDAD INTELECTUAL:** Todas las obras y elementos objeto de derechos de propiedad intelectual que sean creadas, producidas, desarrolladas, adaptadas, compendiadas y/o transformadas por el Contratista durante la vigencia del contrato, son de propiedad exclusiva de la Superintendencia de Transporte, conformidad con lo establecido en el Artículo 20 de la Ley 23 de 1982, modificado por el artículo 28 de la Ley 1450 de 2011. Así mismo, el Contratista garantiza que los trabajos, actividades y servicios prestados a la Entidad Estatal contratante con ocasión de este contrato no infringen ni vulneran los derechos de propiedad intelectual o industrial o cualesquiera otros derechos legales o contractuales de terceros. **VIGESIMA NOVENA. - CUMPLIMIENTO:** Le corresponde al Contratista el cumplimiento de las obligaciones generales y específicas, la entrega de los productos a adquirir con las especificaciones técnicas mencionados en los estudios previos y Anexos, los cuales hacen parte integral del contrato.

Para constancia se firma a través de la plataforma electrónica SECOP II, en Bogotá D.C, el 26 de julio del 2021.

*Aprobó: Denis Adriana Monroy Rugeles – Directora Administrativa.
Revisó: Yanira Galindo Páez. – Contratista Secretaría General.
Proyectó: Nancy S. Patiño León– Contratista - Dirección Administrativa*



CONTRATO DE CONSULTORIA ELECTRÓNICO
SECOP II No. 287 DEL 2021 CELEBRADO ENTRE LA
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Y GROW
DATA SAS.



ENTREGABLE JURÍDICO

Versión 0.3

ENTREGABLE JURÍDICO

Informe final Jurídico Etapa 3- Evaluar y Proponer

“Informe final detallado con los resultados definitivos del estudio, que incluya conclusiones y recomendaciones. En particular, aquellas recomendaciones de la mejor alternativa para la entidad, la cual deberá ponderar la protección e integridad de la información, los costos asociados para todos los actores y la libre competencia”.

CONTRATO DE CONSULTORÍA 287 DE 2021

DICIEMBRE DE 2021

Contrato No. 287 de 2021

Objeto del Contrato: Contratar el servicio de consultoría especializada para la elaboración de los estudios, diseños y modelos de las condiciones técnicas, administrativas, tecnológicas, financieras y jurídicas para identificar y definir la alternativa o propuesta necesaria para el funcionamiento en la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia -SICOV-, que le permita a la Superintendencia de Transporte la vigilancia, inspección y control del manejo legal y reglamentario al que están sujetos los organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAT)..





ENTREGABLE JURÍDICO

Versión 0.3

| CONTROL DE VERSIONES | | | |
|----------------------|------------|---------------|--------------------------------|
| VERSIÓN | FECHA | ELABORADO POR | MOTIVO |
| 0.4 | 07/12/2021 | David Daza | Creación inicial del documento |
| 0.6 | 29/12/2021 | David Daza | Ajustes a v0.6 documento |

REFERENCIAS CONTRACTUALES DEL ENTREGABLE:

Contrato de consultoría 287 de 2021 – SICOV entre Grow Data y la Superintendencia de Transporte, plan para la gestión del proyecto.

| APROBACIÓN POR LA ENTIDAD | | | |
|--------------------------------------|---|-------|------------|
| NOMBRE | ROL | FIRMA | FECHA |
| Dra. Adriana Margarita Urbina Pinedo | Supervisora Contrato de consultoría 287 de 2021 – SICOV | | 30-12-2021 |
| Ing. Jorge Guillermo Neira Bossa | Supervisor Contrato de consultoría 287 de 2021 – SICOV | | 30-12-2021 |

| APROBACIÓN POR GROW DATA | | | |
|--------------------------|-------------------------------|-------|------------|
| NOMBRE | ROL | FIRMA | FECHA |
| Ing. Mario Briceño | –Gerente de Proyectos | | 30-12-2021 |
| Ing. Guiovanni Serrano | –Asesor Gerencia de proyectos | | 30-12-2021 |



1. CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| 1. MODALIDAD DE SELECCIÓN IDÓNEA PARA LA ESCOGENCIA DEL CONTRATISTA – LICITACIÓN PÚBLICA..... | 6 |
| 2. REQUISITOS HABILITANTES DE CARÁCTER JURÍDICO QUE DEBERÁN CUMPLIR LOS FUTUROS PARTICIPANTES DEL PROCESO DE SELECCIÓN..... | 9 |
| 3. MODELO CONTRACTUAL IDÓNEO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN LA LEY 2050 DE 2020..... | 14 |
| • CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN | 15 |
| • CARACTERÍSTICAS DE LA APP:..... | 18 |
| • RECOMENDACIÓN JURÍDICA A LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE: | 21 |
| • CLÁUSULA DE REVERSIÓN | 22 |
| 4. PROTECCIÓN E INTEGRALIDAD DE LA INFORMACIÓN EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN | 28 |
| • Propiedad de la información contenida en las bases de datos de naturaleza pública .. | 28 |
| • Propiedad del software | 32 |
| 5. COSTOS ASOCIADOS PARA TODOS LOS ACTORES, DE CONFORMIDAD CON LA ESTRUCTURA DEL PROCESO CONTRACTUAL..... | 34 |
| • Garantía de Seriedad de la Oferta y Garantía de Cumplimiento | 34 |
| • Constitución de Fiducia Mercantil de Administración y Pagos – Interventoría Integral. | 35 |
| • CAPEX y OPEX..... | 37 |
| 6. ANÁLISIS SOBRE LA FUENTE DE LOS RECURSOS PARA LA ADJUDICACIÓN DE UN CONTRATO DE CONSECIÓN, PARA LA INSTALACIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE..... | 38 |



| | |
|--|-----------|
| 7. POSIBLES IMPLICACIONES EN MATERIA DE LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA DE LA OPCIÓN PROPUESTA..... | 45 |
| 8. CONCLUSIONES..... | 52 |



INTRODUCCIÓN

El presente documento se expide en el marco de la ejecución del Contrato de Consultoría número 287 de 2021, celebrado entre la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE y GROW DATA S.A.S; que tiene como finalidad plasmar los resultados definitivos del estudio jurídico realizado, razón por la que, a continuación se desarrollarán e incluirán las conclusiones y recomendaciones del consultor en cuanto a la mejor alternativa en materia contractual, para la adjudicación de la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema SICOV con la finalidad de proporcionar a la entidad estatal los elementos de juicio necesarios que le permitan dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 2050 de 2020.

Así mismo, se desarrollarán temas fundamentales como la protección de la información a la luz del instrumento contractual propuesto, los requisitos que deberá cumplir la persona jurídica interesada en para participar en el proceso de selección, los posibles costos en que tendrán que incurrir las partes para la estructuración del proceso contractual y los elementos que deben garantizarse para la protección efectiva del régimen de la libre competencia y la protección de datos personales.



1. MODALIDAD DE SELECCIÓN IDÓNEA PARA LA ESCOGENCIA DEL CONTRATISTA – LICITACIÓN PÚBLICA

Por mandato legal la Superintendencia de Transporte tiene como función misional la inspección, vigilancia y control del sector transporte y su infraestructura; por tal razón, se apoya en terceros proveedores a los que, en virtud de Actos Administrativos, se les concede autorización para la operación del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV, en los que se apoya para obtener la información necesaria que permite supervisar las actividades desarrolladas por los diferentes Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAT's).

En el año 2020, se expidió por parte del Congreso de la República la Ley 2050, la cual estableció en el párrafo único del artículo veintidós, que la Superintendencia de Transporte adjudicará "(...) bajo las disposiciones de régimen de contratación estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio deberá ser facturado como pago a terceros, en concordancia con las tarifas que se determinen para estos efectos", y es en virtud de ello que en el marco de la presente consultoría se pretende recomendar a la entidad estatal, cuál es la mejor alternativa para materializar dicho mandato legal.

Bajo este panorama, en el segundo entregable presentado por Grow Data S.A.S., para la etapa de Estudio y Diagnóstico se realizó un estudio de cada una de las modalidades de selección vigentes en el marco del sistema de compra pública actual; así mismo, se realizó una metodología de descarte dejando de lado todas aquellas tipologías contractuales que, de acuerdo con su naturaleza o disposición legal no son viables para darle cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020.

Una vez decantado lo anterior, se logró establecer que, dado el tipo de servicio a contratar, la necesidad de ponderar factores técnicos y económicos para la futura selección del contratista, la cuantía, así como el alcance y naturaleza de las actividades que estarían a su cargo en la eventual adjudicación, a continuación se expone la modalidad de contratación que mejor se ajusta a los fines propuestos, así como la tipología contractual que resulta más adecuada, de conformidad con la operación que tendrá a su cargo el o los futuros contratistas.

Frente al primer criterio, es decir, la modalidad de contratación más idónea para la selección del futuro(s) contratista(s), se recomienda la **Licitación Pública**, regulada mediante la Ley 80 de 1993 (Artículo 30), Ley 1150 de 2007 (Artículo 2, 9), y en el Decreto 1082 de 2015 (Artículo 2.2.1.2.1.1.1, 2.2.1.2.1.1.2)

Dicha modalidad de selección es aquella por medio de la cual la Entidad Estatal adelanta una convocatoria pública para que las personas interesadas realicen o efectúen un ofrecimiento, con el fin de seleccionar, entre ellas, la más favorable para los intereses de la Entidad, atendiendo siempre a las condiciones mínimas y criterios ponderables establecidos en el pliego de condiciones (criterios técnicos, jurídicos, financieros, administrativos etc). Contrario a lo que se podría considerar, es la regla general para la selección de contratistas, de tal manera que los



procesos deberán adelantarse a través de esta modalidad, salvo que se configure alguna de las excepciones establecidas en la Ley.

Tanto la jurisprudencia¹ y la doctrina² han manifestado respecto de la presente modalidad que:

En nuestro ordenamiento jurídico se le impone a la Administración la obligación de adelantar licitaciones públicas para la escogencia de la propuesta más favorable para los intereses de la Entidad estatal; obligación cuya "cuya omisión genera la nulidad absoluta del negocio jurídico por violación de las normas imperativas de orden público". Mediante este procedimiento "se protegen los intereses económicos del Estado, porque a través de la libre concurrencia y la oposición se procura la celebración del contrato con el licitante que presente el precio más favorable y ajustado a las condiciones del mercado, evitando los sobrecostos que se podrían derivar de una contratación directa.

Esta modalidad de selección materializa el principio constitucional de la igualdad ante la ley, al brindarle la oportunidad a todos los asociados de acceso a los beneficios del estado, y de paso se garantiza un adecuado control de la sociedad sobre la gestión pública, por cuanto este procedimiento respalda la selección objetiva y la transparencia, evitando la discrecionalidad de la Administración³.

Adicionalmente, es importante resaltar que en concordancia con lo plasmado en la exposición de motivos de la Ley 1150 de 2007, para el caso específico de la Licitación Pública, se indica que se utilizará dicha figura contractual en los eventos en los cuales el objeto a contratar sea complejo, es decir tenga múltiples prestaciones, lo cual encajaría en lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020.

Por su parte y teniendo en cuenta que los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito tienen su marco normativo general en la ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", considerando que de conformidad con el artículo 1º "Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito" y tomando como referencia la tipología contractual que se recomienda y desarrolla más

¹ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil, Sentencia del 14 de abril de 1986, C.P Eduardo Suescún Monroy: En cuanto a la finalidad de la licitación pública, señalando que este procedimiento tiene por fin el cumplimiento de dos objetivos específicos, el primero de los cuales es que las entidades estatales estén en capacidad de elegir al mejor contratista de entre un número significativo de propuestas; y el segundo, que se garantice la igualdad de oportunidades entre los interesados que estén en capacidad de presentar oferta. La forma de garantizar estos objetivos se relaciona con las reglas establecidas dentro del procedimiento público de acceso a la libre competencia de los contratistas y con el hecho de proporcionar unas bases de condiciones para el contrato que se va a suscribir, sin que intervengan factores que generen discriminación ni favorecimientos, de tal manera , de tal manera que la entidad estatal pueda obtener el mayor número de ofertas para ser comparadas y así efectuar una adjudicación adecuada que se traduzca en beneficios para el interés público.

² Escobar Gil, Rodrigo. Teoría general de los contratos de la Administración Pública. 1 ed., Legis Editores, 1999.

³ Matallana Camacho, Ernesto. Manual de contratación de la Administración Pública. 4 ed., Universidad Externado de Colombia, 2015.



adelante en este documento, resulta conveniente efectuar remisión por analogía, a lo dispuesto por el parágrafo 4, del artículo 8 de dicha Ley, que al referirse al RUNT dispuso:

PARÁGRAFO 4o. Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía.

Con fundamento en lo anterior y dada la estructura de la referida modalidad de selección, será necesario la determinación de los aspectos habilitantes que deben cumplir los proponentes, referidos a la Capacidad Jurídica, Financiera, Organizacional y Técnica en lo que tiene que ver con la experiencia general y específica, así como una determinación y ponderación de criterios Técnicos y Económicos que permitan asegurar la escogencia del ofrecimiento que mejor responda a los intereses y necesidades de la Superintendencia de Transporte como Entidad Contratante.



2. REQUISITOS HABILITANTES DE CARÁCTER JURÍDICO QUE DEBERÁN CUMPLIR LOS FUTUROS PARTICIPANTES DEL PROCESO DE SELECCIÓN.

Desde el punto de vista jurídico, a continuación, se presentan los requisitos habilitantes que, en tal sentido, debe cumplir el futuro proponente, así:

➤ **Autorizados para presentar Oferta**

Podrán presentar Oferta las personas naturales o jurídicas, sean nacionales o extranjeras y, en todo caso, como Oferente Individual u Oferente Plural, siempre que:

- i. Cumplan con lo previsto en el Proyecto de Pliego de Condiciones en cuanto a inhabilidades, incompatibilidades, conflictos de interés, y políticas de anticorrupción, y,
- ii. Cumplan con los requisitos habilitantes establecidos en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

➤ **Capacidad jurídica y representación legal**

La capacidad jurídica se refiere a la aptitud para presentarse a La Licitación Pública, presentar Oferta y para celebrar el futuro contrato. Para las personas naturales, la capacidad se entenderá en los términos previstos en Los artículos 1502 y siguientes del Código Civil colombiano, mientras que, para las personas jurídicas, será Lo estipulado en los artículos 99 y siguientes del Código de Comercio colombiano, cuando se trate de Oferentes extranjeros, deberán cumplir con iguales calidades.

De igual forma, para que se entienda que existe capacidad, el Oferente o un integrante de un Oferente Plural, no puede estar incurso en ninguna causal de incompatibilidad, inhabilidad o conflicto de interés.

A. Persona natural

Deberá acreditar la identificación del Oferente con una fotocopia auténtica de la cédula de ciudadanía (para ciudadanos colombianos), cédula de extranjería (para personas extranjeras domiciliadas en Colombia) o del pasaporte (para personas extranjeras sin domicilio en Colombia).

Apoderado

Las personas naturales extranjeras sin domicilio permanente en Colombia deberán contar con apoderado domiciliado permanentemente en Colombia, facultado para la presentación de la Oferta y para representarlas a lo largo de la Licitación Pública y en la potencial suscripción del contrato. El apoderado debe estar plenamente facultado para



comprometer al representado, suscribir los documentos y declaraciones exigidas, proveer la información requerida, participar en la Licitación Pública. Así mismo, deberá contar, de manera clara y expresa, con facultades amplias y suficientes para suscribir la carta de Presentación de la Oferta y, en caso de resultar adjudicatario, el contrato, para actuar, obligar, notificarse y responsabilizar al Oferente y demás actos necesarios, de acuerdo con el presente documento.

Las Ofertas podrán presentarse directamente por el Oferente Individual o a través de apoderado. Cuando se trate de Oferentes Plurales, deben actuar a través de un representante común. De contarse con un apoderado, deberá presentarse el poder, otorgado en legal forma, en el que se confiera al apoderado facultades en los términos antes indicados. El apoderado deberá estar facultado para actuar en representación de todos los integrantes del Oferente Plural. El apoderado podrá ser una persona natural o jurídica que, en todo caso, deberá tener domicilio permanente en la República de Colombia, y deberá estar facultado para representar al Oferente y/o a todos los integrantes del Oferente Plural.

El poder deberá cumplir con lo previsto en los artículos 74 y 251 del Código General del Proceso, incluyendo, de ser el caso, su apostilla o legalización.

B. Persona jurídica

Persona jurídica colombiana o extranjera con sucursal en Colombia

La acreditación de La existencia, capacidad jurídica y representación legal se realiza a través del certificado de existencia y representación Legal expedido por la Cámara de Comercio o por La autoridad competente. Este certificado debe haber sido expedido como máximo un (1) mes antes de la fecha de cierre del proceso de selección.

EL certificado debe evidenciar Lo siguiente:

- I. Capacidad el objeto de la persona jurídica permite la presentación de La Oferta y la ejecución del Contrato
- II. Constitución y duración que la persona jurídica existe y que su término de duración es igual al de la ejecución del Contrato y tres (3) años más. Si la duración de la sociedad no cumple con lo exigido, deberá presentarse un acta del órgano social competente comprometiéndose a extender la duración de la sociedad en el evento de resultar Adjudicatarios. Esta acta deberá ser anterior a la fecha de cierre del proceso de selección

En el caso de las sucursales, se tendrá en cuenta la duración de su matriz.

- iii. Facultades del representante Legal: el representante Legal de La persona jurídica debe tener facultades para presentar la Oferta, participar en la Licitación Pública



vinculando a La sociedad y suscribir el Contrato. De existir limitaciones, deberá presentarse un acta del órgano social competente, autorizando al representante legal a actuar conforme a lo indicado

En el caso de las sucursales, de existir limitaciones, la autorización debe ser dada por el órgano social competente de la matriz.

- iv. Cuando se trate de entidades públicas o mixtas, deberá presentarse, además, el acto de creación legal

Además del certificado, debe presentarse copia del documento de identidad del representante legal

Persona jurídica extranjera sin sucursal en Colombia

La acreditación de la existencia, capacidad jurídica y representación legal se realiza a través del certificado expedido por la autoridad competente del país de su domicilio en el que conste la existencia y el nombre del representante legal de la persona jurídica o de La persona o personas que tengan la capacidad para comprometerla jurídicamente y sus facultades. Este certificado debe haber sido expedido como máximo dos (2) meses antes de la fecha de cierre del proceso de selección

El certificado debe evidenciar Lo siguiente:

- i. Capacidad: el objeto de la persona jurídica permite la presentación de la Oferta y La ejecución del Contrato.
- ii. Constitución y duración: que la persona jurídica existe y que su término de duración es igual al de la ejecución del Contrato y tres (3) años más Si la duración de la sociedad no cumple con Lo exigido, deberá presentarse un acta del órgano social competente comprometiéndose a extender la duración de la sociedad en el evento de resultar Adjudicatarios Esta acta deberá ser anterior a la Fecha de Cierre.
- iii. Facultades del representante Legal: el representante legal de la persona jurídica debe tener facultades para presentar la Oferta, participar en La Licitación Pública vinculando a la sociedad y suscribir el Contrato. De existir limitaciones, deberá presentarse un acta del órgano social competente, autorizando al representante legal a actuar conforme a lo indicado.

Si una parte de La información solicitada no se encuentra en el certificado, o si este tipo de certificados no existen en la jurisdicción, la información deberá presentarse en un documento independiente emitido por un ejecutivo autorizado de la persona jurídica o por una autoridad



competente, según sea el caso, expedido como máximo dos (2) meses antes de la fecha de cierre

Si en la jurisdicción de incorporación no existe ninguna autoridad o entidad que certifique la totalidad de La información de existencia y representación legal, el oferente individual o integrante extranjero del oferente Plural deberá presentar una declaración juramentada de una persona con capacidad jurídica para vincularlo y representarlo en La que conste que:

- (i) No existe autoridad u organismo que certifique Lo solicitado;
- (ii) La información requerida; y,
- (iii) La capacidad jurídica de La persona que efectúa la declaración para vincular y representar a la persona jurídica, así como de las demás personas que puedan representar y vincular a la persona jurídica, si las hay.

Además del certificado, debe presentarse copia del documento de identidad del representante legal.

Así mismo, cuando se trate de entidades públicas o mixtas, deberá presentarse, además, el acto de creación legal.

Apoderado

Las personas jurídicas extranjeras sin domicilio en Colombia deberán contar con apoderado domiciliado permanentemente en el país, facultado para la presentación de la oferta y para representarlas a lo largo de la Licitación Pública y en la potencial suscripción del contrato. El apoderado debe estar plenamente facultado para comprometer al representado, suscribir los documentos y declaraciones exigidas, proveer la información requerida, participar en la Licitación Pública. Así mismo, deberá contar, de manera clara y expresa, con facultades amplias y suficientes para suscribir la carta de presentación de la oferta y, en caso de resultar adjudicatario, el contrato, para actuar, obligar, notificarse y responsabilizar al oferente y demás actos necesarios, de acuerdo con el presente documento.

Cuando se trate de Oferentes Plurales, deben actuar a través de un representante común. De contarse con un apoderado, deberá presentarse el poder, otorgado en legal forma, en el que se confiera al apoderado facultades en los términos antes indicados. EL apoderado deberá estar facultado para actuar en representación de todos los integrantes del oferente plural.

EL apoderado podrá ser una persona natural o jurídica que, en todo caso, deberá tener domicilio permanente en La República de Colombia, y deberá estar facultado para representar al oferente y/o a todos los integrantes del Oferente Plural. El poder deberá cumplir



con lo previsto en Los artículos 74 y 251 del Código General del Proceso, incluyendo, de ser el caso, su apostilla o Legalización.

Oferente Plural

En el caso de los Oferentes Plurales, deberán cumplir con las siguientes reglas

- I. Cada integrante del oferente plural deberá acreditar. La existencia, capacidad jurídica y representación legal conforme a las reglas anteriores.

En el anexo denominado "Carta de Presentación de la Oferta" del Proyecto de Pliego de Condiciones debe manifestarse que se presentan como oferente plural, quienes lo integran y su participación.

- II. Todos los integrantes del oferente plural deberán designar a un representante común para que sin limitaciones los represente y vincule como oferente plural pero también a cada uno de sus integrantes en todos los aspectos relacionados con la presentación de la oferta, desarrollo de la Licitación Pública, suscripción y ejecución del contrato.
- III. Los integrantes del oferente plural deberán permanecer como tales, con las responsabilidades y participaciones pactadas, durante toda la Licitación Pública y la ejecución del contrato para ello, deberán, entre otras, suscribir y presentar el Anexo denominado "Acuerdo de Permanencia" del Proyecto de Pliego de Condiciones.
- IV. La presentación de ofertas como Oferentes Plurales no exime a cada uno de sus integrantes del cumplimiento y acreditación de la capacidad jurídica.



3. MODELO CONTRACTUAL IDÓNEO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN LA LEY 2050 DE 2020.

Tal y como se indicó, en desarrollo del ejercicio consultivo, se empleó una metodología de descarte dejando de lado todas aquellas tipologías contractuales que, de acuerdo con su naturaleza o disposición legal no son viables para darle cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020.

Dicho esto, es preciso indicar que, de conformidad con la naturaleza de la operación que se pretende contratar, esta consultoría ubicó el marco jurídico general del objeto de estudio, en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, que en su tenor literal dispone:

"4. Contrato de concesión

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden."

De conformidad con esta disposición, los contratos de concesión revisten tres modalidades a saber:

1. Aquellas que se realizan para la **prestación**, operación, explotación, organización **o gestión** total o parcial **de un servicio público**.
2. Aquellas que se realizan para la **construcción**, explotación **o conservación** total o parcial **de una obra o bien, destinado al servicio o uso público**.
3. Aquellas que se realizan para la concesión **de un bien público** para su explotación o conservación total o parcial.

Ahora bien, de la disposición general en comento, es posible identificar dos hitos principales:



- El supuesto de hecho indicado en el numeral 1º, se refiere a cuando **la causa de la contratación es la prestación del servicio** y la **consecuencia es la instalación de la infraestructura tecnológica que se requiere para tal fin**.
- Por su parte, los numerales 2 y 3 hacen referencia a cuando **la causa de la contratación es la infraestructura en sí misma y la consecuencia es la prestación del servicio público implícito**, aspectos que han sido abordados de manera especial por la Ley 1508 de 2012, que regula el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas.

Con fundamento en lo anterior, se estima conveniente esbozar las características generales de la Concesión, así como de la modalidad especial que la ley 1508 de 2012, establece para los proyectos que involucran la construcción y/o administración de una infraestructura, con el fin de establecer con claridad qué modalidad de Concesión resulta adecuada a la contratación de los servicios que se proponen contratar.

• CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

El Consejo de Estado⁴, ha señalado respecto del contrato de concesión que:

"<En otras palabras y como en precedente ocasión lo ha expresado la Sala, por virtud de la concesión una Entidad de derecho público, llamada concedente, entrega a una persona natural o jurídica, llamada concesionario, el cumplimiento de uno de los siguientes objetivos: prestación de un servicio público, o la construcción de una obra pública, o la explotación de un bien estatal; en la doctrina, asimismo, se han formulado multiplicidad de conceptualizaciones respecto del tipo contractual en comento; entre ellas puede hacerse alusión a la que ofrece Gastón Jèze, para quien "por el contrato de concesión de un servicio público, el concesionario se compromete a hacer funcionar este servicio en la forma establecida por la administración en el acto de concesión".

...

"El término "concesión" es uno de los más vagos del derecho administrativo. Se emplea para designar operaciones que no tienen gran cosa de común entre ellas, excepto la de tener como base una autorización, un permiso de la Administración. De este modo se hablará de concesiones en los cementerios, de concesiones de tierras en los territorios de ultramar, de concesiones de construcción de diques, o de "incrementos futuros" que son simplemente ventas de materiales. La expresión "concesión de servicio público" que se abrevia a veces con el término "concesión", tiene, por el contrario, un sentido mucho más preciso. Se trata de un procedimiento mediante el cual una persona pública, llamada autoridad otorgante, confía a una persona física o moral, llamada concesionario, la misión de gestionar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, a cambio de una remuneración que consiste, en la mayoría de los casos, en las tarifas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio.

...

⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, Radicado 14390 de fecha 18 de marzo de 2010, Consejero Ponente. Mauricio Fajardo Gómez



Esta Corporación se ha ocupado, en multiplicidad de ocasiones, de señalar cuáles son las principales características del contrato de concesión y, en tal sentido, ha indicado que las mismas son: (i) su celebración por parte de una Entidad estatal, que actúa con el carácter de concedente y por una persona natural o jurídica que toma el nombre de concesionario (ii) es el concesionario quien asume los riesgos derivados de la explotación o de la prestación del servicio público, a quien le corresponde participar, por ende, en las utilidades y pérdidas a las que hubiere lugar; (iii) hay siempre lugar a una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras, en favor de quien construye la obra o asume la prestación del servicio público; de forma más esquemática, se ha efectuado la siguiente caracterización del tipo contractual en comentario, con base en la definición del mismo contenida en el antes citado artículo 32-4 de la Ley 80:

- A. La Entidad estatal asume el carácter de cedente y otorga a un particular quien ostenta la calidad de concesionario, la operación, explotación, gestión, total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra pública.*
- B. El particular asume la gestión de un servicio público que corresponde al Estado sustituyendo a este en el cumplimiento de dicha carga.*
- C. El particular asume la construcción y/o mantenimiento de una obra pública.*
- D. El particular obtiene autorización para explotar un bien destinado al servicio o uso público.*
- E. La Entidad pública mantiene durante la ejecución del contrato la inspección vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario.*
- F. El particular a cambio de la operación, explotación, construcción o mantenimiento de la actividad concedida recibe una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien o en general en cualquier otra modalidad de contraprestación.*
- G. El concesionario asume la condición de colaborador de la administración en el cumplimiento de los fines estatales, para la continua y eficiente prestación de los servicios públicos o la debida ejecución de las obras públicas.*

Como lo ha sostenido la doctrina, esta definición es omnicompreensiva, puesto que abarca una gran cantidad de diferentes opciones y actividades, tal y como quedó señalado. Además, en este contrato y a diferencia de lo que ocurre con el contrato de obra pública se confiere amplia facultad a las partes para pactar la remuneración que se considera elemento esencial del contrato».



También la jurisprudencia constitucional ha perfilado los rasgos distintivos del contrato de concesión, en los siguientes términos:

"De acuerdo con la anterior definición, el citado contrato presenta las siguientes características:

- A. Implica una convención entre un ente estatal -concedente- y otra persona -concesionario-;
- B. Se refiere a un servicio público o a una obra destinada al servicio o uso público.
- C. Puede tener por objeto la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra destinadas al servicio o uso público;
- D. En dicho contrato existe la permanente vigilancia del ente estatal, lo cual se justifica por cuanto se trata de prestar un servicio público o construir o explotar un bien de uso público. Según la ley, se actúa bajo el control del ente concedente, lo que implica que siempre existirá la facultad del ente público de dar instrucciones en torno a la forma como se explota el bien o se presta el servicio.

Esta facultad es de origen constitucional, por cuanto según el artículo 365 de la Carta, el Estado tendrá siempre el control y la regulación de los servicios públicos. Esto implica que en el contrato de concesión, deben distinguirse los aspectos puramente contractuales (que son objeto del acuerdo de las partes), de los normativos del servicio (que corresponden siempre a la Entidad pública).

- A. El concesionario debe asumir, así sea parcialmente, los riesgos del éxito o fracaso de su gestión, y por ello obra por su cuenta y riesgo. Al respecto, v.gr., la Ley 105 de 1993 dispone que, para recuperar la inversión en un contrato de concesión, se podrán establecer peajes o valorización.
- B. Según la misma ley, los ingresos que produzca la obra dada en concesión serán en su totalidad del concesionario, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo establecido en el contrato, el retorno del capital invertido.
- C. En los contratos de concesión, deben pactarse las cláusulas excepcionales al derecho común, como son las de terminación, interpretación y modificación unilaterales, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad.
- D. Dada la naturaleza especial del contrato de concesión, existen unas cláusulas que son de la esencia del contrato, como la de reversión, que aunque no se pacten en forma expresa, deben entenderse ínsitas en el mismo contrato.

La reversión implica, pues, por la naturaleza del contrato de concesión, que, al finalizar el término de la explotación o concesión, los elementos y bienes directamente afectados a la misma y colocados por el contratista para la explotación o prestación del servicio, se



transfieran por parte del concesionario al Estado -que como es obvio, siempre tendrá la calidad de Entidad contratante-, sin que por ello ésta deba efectuar compensación alguna.

Terminado el contrato de concesión, todos los elementos muebles e inmuebles que hacen parte de la empresa, pasarán ipso-facto a ser propiedad de la Nación -o de la Entidad oficial contratante como accesorios a ésta y a título de reversión, sin pago de indemnización alguna a favor del contratista. En relación con el contrato de concesión, cuando opera la reversión, no se consolida derecho a compensación alguna en favor del concesionario, existiendo en cabeza de éste una remuneración que se ha ido produciendo en la medida en que el contrato se encuentra en vía de ejecución y desarrollo, lo que le permite amortizar los costos de la inversión".

- **CARACTERÍSTICAS DE LA APP:**

La SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., mediante concepto identificado con el radicado 2018IE7260, definió con claridad las principales características de las APP's', en los siguientes términos :

"En este sentido, con la expedición de la Ley 1508 de 2012 se estableció el régimen jurídico de las asociaciones público privadas APP, se definió el monto mínimo que se requiere para llevar a cabo un proyecto bajo esta modalidad, su duración, su financiación, la forma como se debe desarrollar, la forma como se debe adjudicar, así como también la forma como se manejarán los recursos en el proyecto. Lo anterior se puede sintetizar de la siguiente manera:

- *Es un instrumento de vinculación de capital privado, a través de un contrato suscrito entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado;*
- ***Su objeto es la provisión de bienes públicos (infraestructura)** y de sus servicios relacionados;*
- *Involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, **relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio;***
- *Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la Ley 1508 de 2012 y Ley 1882 de 2018.*
- ***Solo para proyectos cuyo monto de inversión sea superior a 6.000 SMMLV.***
- *Les son aplicables los principios de la función administrativa, de contratación y los criterios de sostenibilidad fiscal.*



- Se debe establecer **durante su estructuración que es una modalidad eficiente o necesaria para su ejecución.**
- Deberán contar con una eficiente asignación de riesgos, atribuyendo cada uno de ellos a la parte que esté en mejor capacidad de administrarlos, buscando mitigar el impacto que la ocurrencia de los mismos pueda generar sobre la disponibilidad de la infraestructura y la calidad del servicio.
- El derecho al recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto, a recibir desembolsos de recursos públicos o a cualquier otra retribución, estará condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto, y los demás requisitos que determine el reglamento.
- Podrán efectuarse aportes en especie por parte de las entidades territoriales.
- **Tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, salvo que cuente con el concepto previo favorable del CONPES para un término mayor.**
- Sólo se podrán hacer adiciones y prórrogas relacionadas directamente con el objeto del contrato, después de transcurridos los primeros tres (3) años de su vigencia y hasta antes de cumplir las primeras tres cuartas (3/4) partes del plazo inicialmente pactado en el contrato.
- Para la celebración y ejecución de contratos o convenios interadministrativos regidos por la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007 y 489 de 1998, que tengan por objeto el desarrollo de esquemas de asociación público privada, las entidades estatales deberán cumplir con los procedimientos de estructuración, aprobación y gestión contractual previstos en la Ley 1508 de 2012, sin desconocer el régimen de inhabilidades e incompatibilidades previstas en la ley.
- Están excluidos del ámbito de aplicación de la Ley 1508 de 2012, las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado, las Sociedades entre Entidades Públicas, las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado.
- Pueden ser de iniciativa pública o de iniciativa privada.

Conforme a las características anotadas, la APP se utiliza para los proyectos que versan sobre la provisión de bienes públicos y sus servicios relacionados, si corresponden a infraestructura y si son superiores a 6.000 SMMLV.

Si, por el contrario, el proyecto no cumple las condiciones anteriormente señaladas, la consecuencia que se deriva es que son aplicables las normas del contrato de concesión de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 o demás normas contractuales especiales



y complementarias, siendo esta la principal diferencia entre los proyectos que se adelantan por APP o Concesión” (Negrillas y subraya fuera del texto)

Cerrando lo desarrollado anteriormente, y con la finalidad de simplificar las principales diferencias entre la Concesión dispuesta en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 y de la figura de la Asociación Público Privada que tiene su marco regulatorio en la Ley 1508 de 2012, se desarrolla el presente comparativo:

| Numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 Régimen jurídico de Concesiones | Ley 1508 de 2012 Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas |
|--|--|
| No existe iniciativa privada. | Pueden ser de iniciativa pública o privada. |
| La retribución puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue al concesionario en la explotación, o en una suma periódica, única o porcentual, entre otras posibilidades. | Las Asociaciones Público Privadas están orientadas a infraestructura, esto es, cuando se trata de la construcción y explotación de un bien de uso público o cuando se le asigna un bien de uso público para la administración y explotación. Por tanto, la remuneración está condicionada a la disponibilidad de la infraestructura , al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto. Lo anterior implica que deben incluirse indicadores de calidad para medir el desempeño del contratista. |
| El plazo es el que se haya pactado en el contrato, y debe conciliar la expectativa del concesionario de amortizar la inversión y la obligación del Estado de no imponer restricciones a la competencia más allá de lo necesario. | Los contratos de Asociación Público Privada tienen un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, a menos que se requiera un plazo mayor, caso en el cual se requiere de un concepto previo favorable del CONPES. |
| La concesión no tiene limitante en cuanto a la cuantía de la inversión | Las APP sólo se pueden llevar a cabo cuando la inversión sea superior a 6.000 SMMLV |
| Las adiciones no pueden ser superiores al 50% del valor inicial. | En el caso de las Asociaciones Público Privadas de iniciativa pública o de iniciativa privada que requieren desembolso de recursos públicos, las adiciones de recursos públicos no pueden superar el 20% del valor del contrato inicialmente pactado. |



• RECOMENDACIÓN JURÍDICA A LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE:

Previo a emitir la recomendación respecto del vehículo contractual idóneo para materializar lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020, es importante traer a colación lo establecido en la cartilla denominada "TODO LO QUE NECESITAS SABER SOBRE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS – PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN- PROCURADURÍA DELEGADA PARA LA VIGILANCIA PREVENTIVA DE LA FUNCIÓN PÚBLICA⁵", documento en el cual, entre otros se desarrollan las principales diferencias existentes entre la concesión y una Asociación Público Privada de la siguiente manera:

*" Las normas citadas indican que **el régimen de APP previsto por la Ley 1508 de 2012 no es el único aplicable a contratos en que existe vinculación de capital privado para la provisión de bienes y servicios públicos** que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio, **puesto que no se encuentran dentro de su ámbito de aplicación los proyectos que no versan sobre infraestructura o cuya cuantía es inferior a seis mil (6000) salarios mínimos legales mensuales.***

A su vez, el artículo 2o de la Ley 1508 de 2012 establece que las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de APP, lo cual implica que todo proyecto relativo al desarrollo de infraestructura debe tramitarse conforme al régimen de la Ley 1508 de 2012.

Por otra parte, el artículo 39 de la Ley 1508 de 2012 no derogó el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993. El citado artículo 39 derogó las disposiciones contrarias a la Ley 1508, en particular el parágrafo 2o del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, derogatoria que no se extiende a la norma que consagra la concesión como tipo contractual de forma general (numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993) y demás disposiciones que lo regulan en sectores particulares. Con base en lo previsto por el artículo 2 de la Ley 1508 de 2012, el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993 aplica residualmente a proyectos en los que existe vinculación de capital privado distintos de aquellos relacionados con infraestructura o inferiores a seis mil (6000) SMLV.

En consecuencia, las Entidades Estatales deben establecer en sus proyectos si **i)** versan sobre la provisión de bienes públicos y sus servicios relacionados; **ii)** si corresponden a infraestructura; y, **iii)** si son superiores a la cuantía de que trata el parágrafo 1 del artículo 3 de la Ley 1508 de 2012. **Si el proyecto no cumple tales condiciones, la consecuencia es que son aplicables las normas del contrato de concesión de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 o demás normas especiales y complementarias.**" (Negrillas y subraya fuera del texto)

⁵https://apps.procuraduria.gov.co/gp/gp/anexos/todo_lo_que_necesitas_saber_sobre_las_asociaciones_publico_privadas_de_iniciativa_privada.pdf



En concordancia con lo anterior y considerando que, tal y como se ha desarrollado en el presente acápite, **la causa de la contratación no recae sobre la construcción o administración de una infraestructura para la prestación de un servicio público**, sino la de entregar a un tercero la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia - SICOV-, que le permita a la Superintendencia de Transporte optimizar su función misional de inspección, vigilancia y control y de esta manera dar cumplimiento al mandato legal, esta consultoría **RECOMIENDA LA CONCESIÓN** como la tipología a través de la cual se puede materializar lo dispuesto en el parágrafo único del artículo veintidós de la Ley 2050 de 2020.

Ahora bien, teniendo en cuenta el estudio y diagnóstico evidenciado en las fases anteriores, la realidad actual de la operatividad del Sistema de Control y Vigilancia y la estructura financiera y técnica que requiere la implementación y puesta en marcha de la operación del SICOV, se recomienda el desarrollo de un proceso de selección que tenga como resultado la adjudicación de la contratación de un ÚNICO concesionario para el manejo de todos los OAT's, aspecto que facilitará las funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia. Es de anotar que la recomendación de esta propuesta será abordada y justificada en detalle en el componente técnico y financiero de la presente consultoría.

• CLÁUSULA DE REVERSIÓN

Una vez definido el vehículo contractual de la Concesión, en el entendido que es este el que mejor responde a las necesidades de la Entidad, abordaremos aspectos de trascendental importancia en lo que tiene que ver con el alcance de las disposiciones que se deberán tener en cuenta para la futura estructuración del proceso de contratación, así como posterior operación del proyecto.

Uno de los elementos que permite identificar la naturaleza jurídica o la especial función económico-social que está llamado a cumplir el tipo contractual de la concesión es la reversión (o reintegro o devolución a la entidad) de los bienes muebles e inmuebles afectos a la prestación del servicio, aunque ello no se pacte en el contrato.⁶

Si bien es cierto este tipo de cláusula es de obligatoria disposición, es importante una mención especial cuando la prestación verse sobre servicios, en este sentido la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., mediante concepto identificado con el número 111 de 2008 indicó que:

“(…)

Dentro de los elementos del contrato de concesión, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha incluido la cláusula de reversión como una característica de la esencia del contrato que

⁶ Consejo de Estado, Sección 3 Radicado 26643 de fecha 30 de enero de 2013, Consejero Ponente. Stella Conto Díaz del Castillo.



se entiende incorporada al mismo aún cuando las partes no lo hayan señalado expresamente³

Ahora bien, el artículo 19 de la Ley 80 de 1993⁴ señaló que en el caso de los contratos de explotación o concesión de bienes estatales debe pactarse que al finalizar el término de la explotación o concesión los bienes directamente afectos a la misma pasan a ser propiedad de la entidad contratante, sin que por esta situación se deba efectuar compensación alguna.

En el mismo sentido, el numeral 2º del artículo 14 de la Ley 80 de 1993, al referirse a los medios que pueden utilizar las entidades estatales para el cumplimiento del objeto contractual, señaló que en los contratos de explotación y concesión de bienes del Estado se incluirá la cláusula de reversión (...)

Por su parte, la Corte Constitucional en la Sentencia C- 250 de 1996⁷ al analizar el contenido del artículo 19 de la Ley 80 de 1993, señaló en relación con la reversión, lo siguiente:

"El Contrato de Concesión y la Cláusula de Reversión.

(...) De acuerdo con la anterior definición, el citado contrato presenta las siguientes características: (...)

g) Dada la naturaleza especial del contrato de concesión, existen unas cláusulas que son de la esencia del contrato, como la de reversión, que, aunque no se pacten en forma expresa, deben entenderse ínsitas en el mismo contrato.

(...) La reversión implica, pues, por la naturaleza del contrato de concesión, que al finalizar el término de la explotación o concesión, los elementos y bienes directamente afectados a la misma y colocados por el contratista para la explotación o prestación del servicio, se transfieran por parte del concesionario al Estado -que como es obvio, siempre tendrá la calidad de entidad contratante-, sin que por ello ésta deba efectuar compensación alguna.

El contrato de concesión es, pues, un contrato del Estado cuya finalidad es el uso de un bien público o la prestación de servicios públicos, que, en principio, como así lo dispone el estatuto superior, le corresponde prestar al Estado. Su objeto está directamente relacionado, por tanto, con el interés general, el cual está representado en una eficiente y continua prestación de los servicios y en la más oportuna y productiva explotación de los bienes estatales.

Cabe destacar, como ya se indicó, que una particularidad del contrato de concesión, es que debe contener obligatoriamente la cláusula de reversión -que constituye una

7 Corte Constitucional, C-250 de 1996 Magistrado Ponente Hernando Herrera Vergara



prerrogativa exorbitante de obligatoria inclusión en los contratos de explotación y concesión de bienes del Estado-, en cuya virtud los bienes y demás elementos directamente afectados a la concesión o explotación de los bienes estatales pasan a ser de propiedad de la entidad contratante, una vez terminado el plazo contractual -que es el término o período que las partes estiman suficiente para recuperar los costos del proyecto, intereses de capital empleado y demás gastos financieros y operativos-, sin compensación alguna".

Así las cosas, de conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional que ha tratado el tema de los contratos de concesión, deben resaltarse para efectos de resolver el interrogante planteado los siguientes aspectos:

*** Dentro de las modalidades del contrato de concesión señaladas en la Ley 80 de 1993 encontramos aquella que se realiza para la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial de un servicio público.**

* La reversión constituye un elemento de la esencia del contrato de concesión que se entiende incorporado al mismo aún cuando las partes no lo hayan señalado expresamente.

*** Son objeto de reversión todos aquellos bienes y demás elementos que se encuentren directamente afectos a la concesión o explotación de bienes estatales.**

En el caso consultado se suscribe un contrato de concesión para la entrega de un área de servicio exclusivo de conformidad con el artículo 40 de la Ley 142 de 1994 en concordancia con el artículo 9º de la Ley 632 de 2000, cuya finalidad contractual consiste en asegurar la prestación del servicio de aseo otorgando un derecho de exclusividad a un concesionario para que en determinadas zonas se encargue de las actividades de recolección, transferencia y transporte de residuos generados por usuarios residenciales y pequeños productores⁶

De acuerdo con lo anterior, debe entenderse que cuando se celebra el contrato de concesión a que se refiere el artículo 40 de la Ley 142 de 1994, lo que en realidad se produce es una concesión para la prestación del servicio de aseo bajo la modalidad de áreas de servicio exclusivo. Dicho de otra forma, las mencionadas áreas de servicio exclusivo constituyen uno de los instrumentos con que los Municipios y Distritos pueden asegurar la prestación y cobertura del servicio público en comento.

En este orden de ideas, el contrato de concesión que se celebra para otorgar áreas de servicio exclusivo debe ser considerado como un contrato de concesión de aseo⁷ al cual se le aplica en lo pertinente lo dispuesto por el Estatuto General de Contratación, **pero, sin perder de vista que el objeto de dicha concesión es la prestación de un servicio público y no la explotación de bienes estatales.**



Así las cosas, teniendo en cuenta que de conformidad con los artículos 14 y 19 de la Ley 80 de 1993 y la Jurisprudencia del Consejo de Estado, la cláusula de reversión es de inclusión obligatoria sólo en los contratos de concesión y explotación de bienes, no puede entenderse que lo mismo ocurre en las concesiones de áreas de servicio exclusivo en las que el contrato se suscribe para garantizar la prestación de un servicio público y no con el fin de que se realice la explotación de un bien estatal.

Si bien, la cláusula de reversión no es obligatoria en los contratos de concesión para la prestación de servicios públicos, es importante recordar que, de conformidad con las precisiones jurisprudenciales efectuadas por el Consejo de Estado sobre el tema, siempre que se entreguen bienes estatales para su explotación bajo la modalidad de concesión, las partes deberán pactar la cláusula de reversión.

Sumado a lo anterior, nada obsta para que las partes, de manera potestativa, y de acuerdo con los postulados de los artículos 1618 del Código Civil y 40 de la Ley 80 de 1993⁸ consagren dentro de los contratos de concesión de aseo la cláusula de reversión de los bienes estatales que en determinado caso hayan sido entregados al concesionario por la entidad para la prestación del servicio público, o se generen en su ejecución.

En este evento, corresponderá a la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos determinar en la estructura financiera del contrato, los bienes estatales que por estar afectos a la concesión de las áreas de servicio exclusivo deberán revertir al final de la misma.

Resta indicar que el alcance de la mencionada cláusula de reversión no deberá ser distinto de aquel señalado por el artículo 19 de la Ley 80 de 1993 y por la jurisprudencia vigente sobre la materia." (...) (Negritas y subraya fuera del texto).

Así las cosas y considerando que cuando se trata de concesiones sobre servicios, la Cláusula de Reversión puede pactarse teniendo en cuenta la estructura financiera del contrato y los bienes estatales que puedan estar afectos al cumplimiento de dicha función, se sugiere incorporar la siguiente redacción, teniendo en cuenta el objeto y alcance de la concesión que se propone, así:

DEVOLUCIÓN Y REVERSIÓN TECNOLÓGICA AFECTA A LA CONCESIÓN.

El licenciamiento de software de todos y cada uno de los elementos que hacen parte de la Solución Tecnológica, las licencias, los códigos fuente, manuales, llaves maestras y los datos e información objeto de los registros incluidos en el SICOV serán propiedad exclusiva de la Superintendencia de Transporte, sin perjuicio del derecho que tiene el CONCESIONARIO de usarla por el tiempo de vigencia de este Contrato para que sea destinada a la prestación del servicio público de registro en relación con los registros incluidos en el mismo y para que sea explotada económicamente en las condiciones establecidas en el Contrato. No obstante lo anterior en la Fecha de



Terminación Efectiva del Contrato, el CONCESIONARIO deberá devolver dichos bienes a la Superintendencia de Transporte.

Para el cumplimiento de la obligación de reversión, la Superintendencia de Transporte, por conducto de la Interventoría y EL CONCESIONARIO, mantendrán actualizado un inventario completo de todos los elementos que soportan la operación del SICOV (actualizaciones tecnológicas), en el cual se deberá verificar y calificar su estado en función de la naturaleza y características de toda la plataforma (incluyendo bases de datos) que soporta la operación.

El CONCESIONARIO deberá preparar con un año de anticipación a la terminación del Contrato la reversión y para tal efecto hará la transferencia tecnológica a la Superintendencia de Transporte o a quien éste designe. Para lo anterior, capacitará al personal necesario para el manejo integral y detallado del sistema SICOV, el cual entre otros aspectos, incluirá el detalle de la programación, lenguajes, estructuras y bases de datos, manejo de scripts, manuales, seguridad física e informática, a un nivel que permita que quien reciba pueda continuar prestando el servicio del SICOV.

Al vencimiento del plazo de ejecución del presente Contrato, las Partes suscribirán un acta en el que se relacionen los bienes que van a ser devueltos y revertidos, especificando el estado en que se encuentran cada uno de ellos, acto seguido el CONCESIONARIO entregará material y físicamente dichos bienes a la Superintendencia de Transporte, sin perjuicio de cumplir con las solemnidades que el ordenamiento jurídico vigente impone para transferir el derecho de dominio, cuando a ello hubiere lugar.

Para la ejecución del objeto contratado, el CONCESIONARIO podrá arrendar o contratar los servicios necesarios para proveer los canales de comunicación requeridos para la implementación y operación del SICOV, así como los bienes que no hayan sido incluidos en el Anexo Técnico del Pliego de Condiciones.

Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio, el CONCESIONARIO se obliga a incluir en todos los contratos que celebre de acuerdo con lo previsto en este numeral una cláusula de cesión del respectivo contrato en favor de la Superintendencia o a quien éste designe, en el evento en que el presente Contrato de Concesión termine por cualquier causa. En todo caso, la cesión de tales contratos a favor de la Entidad deberá realizarse en las mismas condiciones técnicas, operativas y económicas que fueron contratados con el CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO se obliga a ceder a quien reciba, todos los contratos de arrendamiento, licencia, leasing y garantías entre otros, que la



ENTREGABLE JURÍDICO

Versión 0.3

Superintendencia de Transporte considere necesario para la continuidad en la prestación del servicio.

En la Cláusula de Reversión no se incluirán elementos de hardware o bienes muebles que el Concesionario emplee para la prestación del servicio, los cuales se reputan de su propiedad al vencimiento del término de ejecución.



4. PROTECCIÓN E INTEGRALIDAD DE LA INFORMACIÓN EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

- **Propiedad de la información contenida en las bases de datos de naturaleza pública**

La Corte Constitucional definió el derecho de Habeas Data como aquel que otorga la facultad⁸ al titular de datos personales de exigir a los administradores de los datos personales el acceso, inclusión, exclusión, corrección, adición, actualización y certificación de los datos, así como la limitación en las posibilidades de su divulgación, publicación o cesión⁹, de los mismos, de conformidad con los principios que regulan el proceso de administración de datos personales.

Igualmente, la Corporación señaló que este derecho tiene una naturaleza autónoma que lo diferencia de otras garantías con las que está en permanente relación, como los derechos a la intimidad y a la información.

La Sentencia T-444 de 1992, expresa que el derecho de habeas data "*implica poder exigir el conocimiento de los datos que se tengan almacenados de nosotros mismos y la posibilidad de solicitar su corrección, con el fin de proteger la intimidad debido al tratamiento que las diferentes entidades hacen a los datos de las personas, agregando la Corte en este apartado: Lo importante es que las personas no pierdan el control sobre la propia información, así como sobre su uso.*

Este derecho establece una doble línea de salvaguarda de los particulares; por una parte, incorpora obligaciones exigibles a entidades públicas y privadas que recopilan y tratan información, tales como de regirse por principios de lealtad, legitimidad con relación a la finalidad para lo que se recolectarán los datos. Y por otra parte, consiste en el derecho que tiene toda persona a exigir del Estado el respeto a derechos como el de la intimidad personal y familiar y a su buen nombre".

Posteriormente, mediante sentencia C-1011 de 2008, la Honorable Corte Constitucional reiteró y reconoció la autonomía del derecho al habeas data conceptualizándolo de la siguiente manera:

⁸ En este sentido, en sentencia T-414 de 1992, la Corte afirmó: "la libertad informática, consiste ella en la facultad de disponer de la información, de preservar la propia identidad informática, es decir, de permitir, controlar o rectificar los datos concernientes a la personalidad del titular de los mismos y que, como tales, lo identifican e individualizan ante los demás." Así mismo, en sentencia SU-082 de 1995, afirmó: "La autodeterminación informática es la facultad de la persona a la cual se refieren los datos, para autorizar su conservación, uso y circulación, de conformidad con las regulaciones legales." Y en la sentencia T-552 de 1997 afirmó: "...el derecho a la autodeterminación informativa implica, como lo reconoce el artículo 15 de la Carta Fundamental, la facultad que tienen todas las personas de "conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de Entidades públicas y privadas".

⁹ "El fundamento de validez de los llamados principios de la administración de datos personales, se encuentra en el segundo inciso del artículo 15 de la Constitución, el cual constituye en términos de la Corte, 'el contexto normativo y axiológico dentro del cual debe moverse, integralmente el proceso informático' y del cual derivan 'unas reglas generales que deben ser respetadas para poder afirmar que el proceso de acopio, uso y difusión de datos personales sea constitucionalmente legítimo', y que a su vez son el resultado 'de la aplicación directa de las normas constitucionales al proceso informático'."



“El hábeas data confiere, (...), un grupo de facultades al individuo para que, en ejercicio de la cláusula general de libertad, pueda controlar la información que de sí mismo ha sido recopilada por una central de información. En ese sentido, este derecho fundamental está dirigido a preservar los intereses del titular de la información ante el potencial abuso del poder informático”.

En este mismo sentido, mediante Sentencia C-748/11, señaló: que *“el reconocimiento del derecho al habeas data –identificado como un derecho fundamental autónomo tanto en el plano nacional como internacional- persigue la protección de los datos personales en un mundo globalizado en el que el poder informático es creciente. Esta protección responde a la importancia que tales datos revisten para la garantía de otros derechos como la intimidad, el buen nombre y el libre desarrollo de la personalidad. Sin embargo, el que exista una estrecha relación con tales derechos, no significa que no sea un derecho diferente, en tanto comprende una serie de garantías diferenciables y cuya protección es directamente reclamable por medio de la acción de tutela, sin perjuicio del principio de subsidiariedad que rige la procedencia de la acción.”*

En la misma sentencia aclaró que *“En efecto, la jurisprudencia constitucional ha precisado que las características de los datos personales –en oposición a los impersonales¹⁰- son las siguientes: “i) estar referido a aspectos exclusivos y propios de una persona natural, ii) permitir identificar a la persona, en mayor o menor medida, gracias a la visión de conjunto que se logre con el mismo y con otros datos; iii) su propiedad reside exclusivamente en el titular del mismo, situación que no se altera por su obtención por parte de un tercero de manera lícita o ilícita, y iv) su tratamiento está sometido a reglas especiales (principios) en lo relativo a su captación, administración y divulgación^{11”}.*

En cuanto al marco regulatorio¹², se puede identificar la clasificación de los datos personales, así:

- Dato Público: Dato que no es semiprivado, privado o sensible (Ej. datos relativos al estado civil de las personas, su profesión u oficio, su calidad de comerciante o servidor público y aquellos que pueden obtenerse sin reserva alguna).
- Dato semiprivado: Dato que no tiene naturaleza íntima, reservada, ni pública y cuyo conocimiento interesa al titular y a cierto sector o grupo de personas o a la sociedad en general (Ej. datos financieros y crediticios, dirección, teléfono, correo electrónico).
- Dato privado: Dato que solo es relevante para su titular (Ej. fotografías, videos, datos relacionados con su estilo de vida.)
- Dato sensible: Categoría especial de datos personales.

¹⁰ Sentencia T-729 de 2002, M.P. Eduardo Montealegre Lynett.

¹¹ Sentencia T-414 de 1992, M.P. Ciro Angarita Barón.

¹² Ley 1266 de 2008.



El Departamento Administrativo de Planeación, en el documento denominado “Aprovechamiento de datos para la toma de decisiones en el sector público¹³”, se refiere a los datos como un activo estratégico de la siguiente manera:

“Por tanto, los datos se han convertido en activos estratégicos para la generación de valor social y económico tanto en el sector público como en el privado. Los aportes del Big Data a la creación de valor para el sector público son diversos, y se orientan a mejorar la prestación de servicios al ciudadano, acompañar el proceso del ciclo de política pública y mejorar los niveles de eficiencia (McKinsey Global Institute, 2016).

La experiencia internacional permite visibilizar la utilidad de la explotación y análisis del Big Data en proyectos de diversos sectores como el de la salud, el ambiental y el educativo, entre otros. El aprovechamiento de grandes cantidades de datos en el sector público trae oportunidades para generar evidencia en el diseño, implementación y seguimiento de los programas, proyectos y políticas, pero también importantes desafíos. Por ejemplo, la necesidad de contar en el país con las competencias necesarias para el análisis y explotación de datos, así como la incorporación de la analítica de datos en la agenda operativa y misional del Gobierno y de las entidades públicas (DNP, 2018), la consolidación de un marco jurídico e institucional que brinde las garantías para el intercambio de datos y la protección de la privacidad de los datos de las personas, y una infraestructura de datos soportada por un marco de política, normativa y de procesos estandarizados que permita aumentar la disponibilidad de datos públicos de calidad y su intercambio efectivo entre las entidades.

A su vez, La Ley 1581 de 2012 establece las diferentes categorías especiales de datos personales, como los datos sensibles y los datos personales. Esta norma es aplicable a los datos personales registrados en cualquier base de datos, y que por ello, los haga susceptibles de tratamiento por entidades de naturaleza pública o privada.

Así mismo, define el dato personal como “cualquier información vinculada o que pueda asociarse a una o varias personas naturales determinadas o determinables” y, al titular de la información, como aquella “persona natural cuyos datos personales sean objeto de Tratamiento” y finalmente al tratamiento como “cualquier operación o conjunto de operaciones sobre datos personales, tales como la recolección, almacenamiento, uso, circulación o supresión”.

La norma dispone que, la autorización del titular consiste en aquel consentimiento previo, expreso e informado del titular de los datos para llevar a cabo el tratamiento de aquellos datos personales; y a su vez, el tratamiento consiste en cualquier operación o conjunto de operaciones sobre datos personales, tales como la recolección, almacenamiento, uso, circulación o supresión¹⁴.

¹³ <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Documents/Borrador-Aprovechamiento-de-datos.pdf>

¹⁴ Artículo 3 de la Ley 1581 de 2012



Conforme a lo anterior y, de acuerdo con el marco legal vigente, la propiedad de la "información personal" que se cargue, genere o conserve en el futuro Sistema de Control y Vigilancia que pretende contratar la Superintendencia de Transporte, será propiedad de su titular (usuario del servicio) y, en lo que se refiere a la información relacionada con el servicio que se prestará, la información y datos serán y deberán ser tratados por la Superintendencia de Transporte.

Es importante tener presente que, en concordancia con lo dispuesto en el artículo decimo de la Ley 1581 de 2012, la autorización del titular no será necesaria cuando se trate de información requerida por una entidad pública o administrativa en ejercicio de sus funciones legales o por orden judicial, facilitando de esta manera el manejo de los datos personales de los usuarios, siempre y cuando estos se encuentren alineados a la Política de Tratamiento de datos personales y sensible que tenga la Superintendencia de Transporte

Ahora bien, en cuanto al tratamiento de la información en los contratos de Concesión que involucren la captura, procesamiento y aprovechamiento de datos dispone el Decreto 1974 de 2019 que, deberán incorporarse las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de todas las exigencias legales y reglamentarias de tratamiento de datos e información, lo cual habilita de manera automática que le sea aplique el marco regulatorio vigente.

Con la finalidad de mitigar cualquier riesgo relacionado con la naturaleza de la propiedad de la información y el acceso a la misma (dispuesto en la Ley 1712 de 2014), podría incluirse en el cuerpo del proyecto de minuta contractual las siguientes cláusulas:

CLÁUSULA.- NATURALEZA Y PROPIEDAD DE LA INFORMACIÓN. La información, registros y documentos de archivo contenidos en el Sistema de Vigilancia y Control, son propiedad de la Superintendencia de Transporte, quien ejercerá el pleno control sobre los mismos y sobre sus demás recursos informativos.

Por involucrar un archivo público, éste será considerado un bien de uso público, y por lo mismo, no será susceptible de enajenación. Mediante la suscripción de este Contrato, el CONCESIONARIO expresamente reconoce que la propiedad de las Bases de Datos que se implementen para llevar el Sistema de Control y Vigilancia y de toda la información y datos que en ellas repose es de la Superintendencia de Transporte, y en consecuencia, a partir de la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, el CONCESIONARIO no podrá mantener copia de tales Bases de Datos, ni de la información que hace parte del Sistema de Control y Vigilancia, tampoco podrá utilizar ninguna de ellas en su propio beneficio o de terceros, obligándose a transferir la totalidad de las mismas a la Superintendencia de Transporte

CLÁUSULA.- ACCESO A LA INFORMACIÓN. Todas las personas tendrán derecho a consultar la información y los documentos que reposen en el Sistema de Control y Vigilancia –SICOV y a que se expida copia, siempre que una u otros no tengan carácter reservado conforme a lo dispuesto en Constitución, la ley o, no hagan relación a la defensa o seguridad nacional.



En consecuencia, las entidades públicas o privadas podrán tener acceso a la información contenida en el Sistema de Vigilancia y Control, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la Superintendencia de Transporte para el efecto.

La Superintendencia de Transporte y el CONCESIONARIO garantizarán el derecho a la intimidad personal, a la honra y al buen nombre de las personas, los derechos de autor y de propiedad industrial y los demás derechos consagrados en la Constitución Política y en las leyes. La expedición de copias y certificaciones se regulará de acuerdo con lo establecido en las normas vigentes sobre la materia.

- **Propiedad del software**

La protección jurídica que se concede al Software, tiene su fundamento jurídico en la Ley 23 de 1982, mediante la cual, se establece que "los autores de obras literarias, científicas y artísticas gozarán de protección para sus obras", la doctrina ha asociado el lenguaje de programación (código objeto y código fuente) a un idioma natural, por lo que el Software como herramienta, es asociada a una obra literaria que demanda protección como creación.

El Decreto 1360 de 1989, incorporó el concepto de Software en la legislación nacional, definiéndose como una creación propia del dominio literario, a su vez, el artículo segundo determinó que el Software sujeto de protección debe comprender alguno de los siguientes aspectos: (i) el programa de computador, (ii) la descripción de programa y; (iii) el material auxiliar.

Por su parte, la Ley 565 del 2000 por medio de la cual se aprueba el "Tratado de la OMPI - Organización Mundial de la Propiedad Intelectual- sobre Derechos de Autor (WCT)", adoptado en Ginebra, se establece de manera expresa que los programas de ordenador están protegidos como obras literarias en el marco de lo dispuesto en el artículo 2 del Convenio de Berna. Como consecuencia de lo anterior, esa protección es aplicable a los programas de ordenador, cualquiera que sea su modo o forma de expresión. En el mismo sentido, se refiere a la protección que por derecho de autor debe darse a las compilaciones de bases de datos, sea cual sea su modalidad.

Finalmente, el artículo 30 de la Ley 1450 de 2011, en relación con la naturaleza de los contratos de cesión de derechos patrimoniales de autor, establece que: "*Los actos o contratos por los cuales se transfieren, parcial o totalmente, los derechos patrimoniales de autor o conexos deberán constar por escrito como condición de validez. Todo acto por el cual se enajene transfiera, cambie o limite el dominio sobre el derecho de autor, o los derechos conexos, así como cualquier otro acto o contrato que implique exclusividad, deberá ser inscrito en el Registro Nacional del Derecho de Autor, para efectos de publicidad y oponibilidad ante terceros*".

Con lo anterior, se entiende que la única solemnidad que exige la ley es que la cesión se haga por escrito, sin embargo, es importante tener presente aquellos contratos de cesión de derechos patrimoniales de autor, deben ser inscritos en el Registro Nacional de Derecho de Autor, con la finalidad de que los mismos puedan ser oponibles frente a terceros.



Comúnmente se han desarrollado dos tipos de contratos de prestación de servicios relacionados con Software, el Contrato de Licencia de Software, mediante el cual el Creador o desarrollador autoriza los derechos de explotación de la misma a un tercero, estableciendo un precio determinado como forma de pago, consintiendo de esta manera un uso determinado del Software y estableciendo en el contrato las condiciones en que operará la licencia.

También se han celebrado Contratos de Desarrollo de Software, en el que el autor o creador delimita el uso que se dará al Software particular, se elige al contratista para pedirle la confección de una obra específica y de la cual normalmente se desprenden derechos patrimoniales frente a su utilización, el cliente contratante es quien establece en su necesidad las características particulares del Software y como deberá implementarse, comprometiéndolo al desarrollador a la ejecución de una obligación de resultado. Sin embargo, la titularidad de los derechos morales del autor sigue en cabeza del desarrollador.

En efecto, con relación a los desarrollos de software, los derechos morales hacen referencia al derecho personal que reconoce y resguarda el vínculo entre el autor y su obra, lo cual no se puede desconocer puesto que existe un vínculo inequívoco e inalienable entre los dos. Por tal motivo, se puede ceder el beneficio de la explotación de un software, pero no considerar que quien lo creó fue una persona y no otra, pues esto se escapa de la realidad. En tal sentido, los derechos morales no son transferibles, son irrenunciables y no tienen limitación de tiempo. Por su parte, los derechos patrimoniales de autor, hacen referencia a los derechos de explotación económica y son susceptibles de cesión, la cual supone la transmisión de la titularidad o propiedad de la totalidad del software al cesionario.

Ahora bien, para efectos de los desarrollos de SOFTWARE necesarios para la instalación e implementación del o los sistemas de vigilancia de la Superintendencia de Transporte que requiere contratar para darle cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020, es importante destacar que la norma determinó el alcance del futuro contrato que deberá suscribir la entidad, es decir, deberá incluir la instalación, operación y mantenimiento de la totalidad del sistema, en tal sentido, si la Superintendencia de Transporte considera necesario contar con la propiedad total de los desarrollos de software que se realicen para garantizar la operación del nuevo SICOV bastará con que las partes acuerden con total claridad que la propiedad de los desarrollos tecnológicos, deben quedar en cabeza de la entidad una vez finalice la ejecución del proyecto, incluyéndose los derechos patrimoniales y morales.

Al adelantarse el proyecto a través de concesión la ley determina que debe revertirse al Estado, a la finalización del contrato, aquellos bienes muebles e inmuebles afectos a la prestación del servicio, dentro de los cuales se enmarcan aquellos desarrollos necesarios para la operación del sistema; se recomienda determinar con total claridad en el clausulado del futuro contrato, que dicha reversión no implicará ningún pago adicional a favor del concesionario.

CLÁUSULA.- LICENCIAS DE USO DE SOFTWARE. El CONCESIONARIO se obliga a proveer y mantener vigentes al menos por un (1) año más, contado a partir de la fecha de terminación del contrato, a su costa, todas las licencias de uso de Software de Base y software aplicativo y, en general, todas aquellas que resulten necesarias para que la



Superintendencia de Transporte, directamente o a través del CONCESIONARIO, pueda hacer uso legítimo y explotación del software suministrado, instalado, implementado y operado en desarrollo del Proyecto durante un plazo igual al término de vigencia de este Contrato y el término adicional anteriormente previsto.

En consecuencia, el CONCESIONARIO se obliga a mantener indemne a la Superintendencia de Transporte y a terceros por el uso legítimo que la Superintendencia de Transporte o el CONCESIONARIO hicieren de tales bienes durante dicho lapso. Así mismo, el CONCESIONARIO se obliga a adelantar todas las gestiones necesarias o convenientes para garantizar que a la terminación del Contrato, *el licenciamiento de software de todos y cada uno de los elementos que hacen parte de la Solución Tecnológica, los códigos fuente, llaves maestras y los datos e información objeto de los registros incluidos en el SICOV serán propiedad exclusiva de la Superintendencia de Transporte, sin que por ello se generen costos adicionales para la Entidad.* En consecuencia, el CONCESIONARIO renuncia o cede en favor de la Superintendencia de Transporte a los derechos de propiedad intelectual (derechos de autor y derechos de propiedad industrial) de contenido económico relativos a dicho software.

5. COSTOS ASOCIADOS PARA TODOS LOS ACTORES, DE CONFORMIDAD CON LA ESTRUCTURA DEL PROCESO CONTRACTUAL

A continuación, se analizan los costos referidos a la entrega en Concesión del funcionamiento en la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia - SICOV-, que le permita a la Superintendencia de Transporte la inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias a las que están sujetos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito (OAT), tanto en la estructura de su oferta, como en la ejecución del contrato.

- **A cargo del Proponente – Concesionario**
- **Garantía de Seriedad de la Oferta y Garantía de Cumplimiento**

Para calcular el **valor de las pólizas, las compañías aseguradoras tienen en cuenta** el tipo de servicio que ofrece la empresa contratada, por un lado, y la capacidad crediticia del contratante, por el otro. El costo de este seguro varía de acuerdo con el perfil de riesgo que arroje el tomador y beneficiario.

El valor de los amparos se calculará con base en el presupuesto oficial, que tratándose de la Concesión, será el establecido para fines fiscales, con base en las estimaciones de la inversión CAPEX y OPEX, que se abordarán más adelante.



- **Constitución de Fiducia Mercantil de Administración y Pagos – Interventoría Integral.**

A continuación se exponen dos herramientas jurídicas o mecanismos que recogen la obligación del Concesionario de reportar a la Superintendencia de Transporte, la operación financiera del proyecto, con el fin de que pueda ejercer una vigilancia adecuada sobre este aspecto.

El primero de ellos, es la implementación del esquema de administración y pagos a través de una Fiducia, permite delegar en la sociedad fiduciaria la administración de actividades tales como efectuar los pagos a proveedores, empleados y acreedores, administrar la tesorería de proyectos específicos, con el fin de que los recursos del proyecto sirvan de fuente de pago a los acreedores.

La gran ventaja de este fideicomiso radica en que libera al fideicomitente de la carga de administrar los recursos, el recaudo y el pago a proveedores y protege los recursos contra riesgos de solvencia.

Bajo este entendido, los pagos que realice el usuario al prestador del servicio por medio del operador de recaudo, (operador de recaudo elegido por el concesionario), deberán ser remitidos a la cuenta que destine la entidad Fiduciaria para que ésta distribuya de manera automática los porcentajes tal y como se disponga en el contrato conforme lo indique también la normatividad aplicable.

En tal sentido, la constitución de una Fiducia de Administración y Pagos, es un instrumento que permite verificar en tiempo real el balance de la concesión, accediendo a la información inmediata por parte de la Superintendencia de Transporte, con relación al cumplimiento de las obligaciones y correcta ejecución del objeto del contrato.

Para el efecto, a continuación, se presenta un esquema de funcionamiento del patrimonio autónomo, para la administración de los recursos provenientes de recaudo:

- El manejo de la totalidad de los recursos afectos a la concesión sin importar su fuente, deberán ser incorporados en la fiducia, para que, por ninguna consideración, se permita el manejo de recursos por fuera del sistema bancario ni del patrimonio autónomo como instrumento de recaudo para la concesión.
- En cuanto a la instrumentalización para el recaudo de los recursos, el proponente deberá hacer convenios a través de la sociedad fiduciaria con las entidades bancarias que estime convenientes, debidamente vigiladas por la superintendencia financiera.
- Las dispersiones (Interventoría, concesionario, OAT, ANSV, RUNT y demás giros que deban realizarse a terceros conforme lo establece la ley y el contrato) se realizan de manera mensual únicamente a través de encargo fiduciario, **respecto del cual el contratista deberá sufragar todos los gastos de constitución, administración y liquidación por el termino en que dure el contrato y 3 meses más hasta su liquidación.**

La sociedad fiduciaria administrará la totalidad de los recursos ingresados al encargo fiduciario Y la Superintendencia de Transporte, actuará como destinataria de los reportes de ejecución



financiera y autorizada para la consulta de la operación con la periodicidad que lo estime conveniente, todo lo cual deberá pactarlo el concesionario con la Fiduciaria, en cumplimiento de las instrucciones que en tal sentido le imparta la Entidad.

El segundo mecanismo del que se dispone para la adecuada vigilancia y control financiero de la operación, es la contratación de una Interventoría técnica, administrativa, operativa y financiera, que de manera específica tenga a su cargo, entre otras cosas, la solicitud, recepción y validación de los reportes financieros que debe generar el Concesionario, con la periodicidad que requiera la operación, junto con todos los soportes bancarios que los sustenten, en relación con el recaudo y dispersión en oportunidad de los recursos de la operación a los beneficiarios legales y contractuales de los mismos.

En tal sentido, se deberá solicitar dentro del equipo de trabajo de la interventoría, la vinculación de un consultor que tenga las calidades académicas y profesionales financieras, para que lleve a cabo de manera idónea la auditoría comentada, generando las observaciones y alertas tempranas que sean pertinentes, solicite la adopción de correctivos que correspondan y genere los informes a la Superintendencia de Transporte, para que pueda llevar a cabo la vigilancia sobre la operación.

Se ubica a la interventoría del proyecto en el capítulo de Gastos en que tendrá que incurrir el concesionario, toda vez que, al igual que esquema fiduciario arriba comentado, dicho valor deberá ser contemplado y cubierto por la concesión, en virtud de las estimaciones del CAPEX y OPEX que se comenta más adelante.

Si bien, ambos mecanismos propuestos proporcionan elementos jurídicos objetivos para el manejo de los recursos, conviene validar las implicaciones financieras y tributarias de cada figura, pues la concentración de los recursos en la fiduciaria, implica que previo descuento de la comisión bancaria, todos los recaudadores dirijan los recursos al patrimonio autónomo para la dispersión legal y contractual de los mismos, movimientos financieros que están gravados por el 4X1.000, lo cual llevaría de manera necesaria a un incremento en la tarifa de los servicios.

Ahora bien, como quiera que la interventoría se encarga de controlar, revisar y supervisar todos los componentes del proyecto, es decir, no solo los financieros, sino también los técnicos, jurídicos y administrativos, su valor necesariamente está estimado dentro del modelo financiero de la concesión y, en tal caso, bastaría con incorporar detalladamente el seguimiento que se requiere sobre las operaciones de recaudo y dispersión de los recursos, para tener cubierto el seguimiento que en tal sentido interesa llevar a cabo a la Superintendencia de Transporte.

Con fundamento en lo anterior, y una vez evaluadas las alternativas jurídicas de seguimiento a la operación del Sistema de Control y Vigilancia, la consultoría recomienda la incorporación de una interventoría con precisas obligaciones de seguimiento en todos los componentes del proyecto SICOV cuyo valor deberá ser cubierto por la operación misma de la concesión.



- **CAPEX y OPEX**

Un **OPEX**, del inglés "Operational expenditures", es un costo permanente para el funcionamiento de un producto, negocio o sistema. Su contraparte, el gasto de capital (**CAPEX**), es el costo de desarrollo o el suministro de componentes no consumibles para el producto o sistema. Juntos conforman el valor de la inversión que tendrá que estimar el proponente dentro del proceso de contratación de la concesión, para la estructuración de su oferta, de conformidad con el modelo financiero que lleve a cabo para tal fin.

En consecuencia, constituye la estimación de la inversión que tendrá que llevar a cabo el concesionario para el inicio e impulso de la operación, por lo cual debe calcular los costos mensuales y anuales de la operación y recaudo.

Conforme al modelo contractual de CONCESIÓN, el valor del contrato es en un principio indeterminado pero determinable considerando los recaudos que se realicen y la aplicación de la participación que el Concesionario oferte en el proceso de licitación.

- **Para la Entidad Contratante**

La Licitación Pública no cuenta con presupuesto oficial o disponibilidad presupuestal. Lo anterior, en razón a su objeto, a la forma de pago del Contrato y la fuente de retribución del concesionario.

Sin embargo, con el único propósito de servir para el cálculo del valor de la garantía de seriedad y para efectos de la experiencia a acreditarse, deberá estimarse un presupuesto oficial a manera de referencia, el cual resulta del modelo financiero que se lleve a cabo para el adelantamiento del proceso de contratación vía concesión.

Es importante precisar que para la ejecución del contrato, la Superintendencia de Transporte no compromete presupuesto ni vigencias futuras, puesto que la solución integral en TIC a contratar estará a cargo del CONCESIONARIO. Las inversiones que debe realizar el CONCESIONARIO serán financiadas en su totalidad por éste a través de recursos propios (capital de trabajo) y/o recursos de crédito u otras fuentes lícitas y demostrables según lo estime conveniente de conformidad con la legislación colombiana vigente.

Adicionalmente, cabe aclarar que la Superintendencia de Transporte no deberá expedir certificado de disponibilidad presupuestal y se entenderá que el CONCESIONARIO acepta que su ingreso viene de la tarifa que se genere por los servicios que serán concesionados en el contrato.

El proponente, futuro CONCESIONARIO, con la presentación de la oferta se obliga a prestar los servicios correspondientes a los servicios identificados, reconociendo que sólo respecto del recaudo se prestan servicios que constituyen pago a cargo de los ciudadanos. Vale decir, el CONCESIONARIO reconoce que sólo será titular de la porción de la tarifa que le corresponda.



Por último, de acuerdo con la naturaleza de la Concesión y en atención al numeral 4 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, establece que: "(...) Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración", al proponente le corresponde adelantar los análisis que encuentre pertinentes para formular una propuesta adecuadamente sustentada desde el punto de vista jurídico, técnico y financiero. Bajo ese entendido, el valor del presupuesto, es meramente indicativo a partir de los cálculos realizados por la Superintendencia de Transporte.

En relación con el modelo financiero que el INTERESADO realice para asegurar la viabilidad del proyecto, el INTERESADO deberá realizar las proyecciones necesarias de las variables macroeconómicas con el fin de indexar los valores que considere para la estructuración financiera de la implementación y operación del proyecto.

6. ANÁLISIS SOBRE LA FUENTE DE LOS RECURSOS PARA LA ADJUDICACIÓN DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN, PARA LA INSTALACIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

El presente documento tiene por objeto determinar si para la adjudicación de un contrato de concesión, para la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, es necesaria la determinación de disposiciones normativas especiales, que garantice la retribución del concesionario.

1. Cambios introducidos por la Ley 2050 de 2020.

El 12 de agosto de 2020, fue sancionada la Ley 2050, "Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito", que en su artículo 22, determina que la Superintendencia realizará directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios, que adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas¹⁵.

Así las cosas, existe un cambio trascendental para la operación del Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que ha venido operando a través de homologaciones en virtud de las cuales actualmente el autorizado una vez debidamente habilitado por la entidad, celebra un contrato con cada Organismo de Apoyo al que le presta el servicio, en consecuencia, el cobro de las tarifas y el recaudo de las mismas no se realiza por parte de la Superintendencia de forma directa, ni tampoco indirecta (pues los prestadores no son sus contratistas), por ello, actualmente el cobro se realiza sujeto a las leyes de competencia

¹⁵ **ARTÍCULO 22.** Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

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



privada, en relación a la oferta y demanda, en lo que respecta a los homologados. En tal sentido, el cambio sugerido consiste en que, en desarrollo del mandato legal, a futuro la Superintendencia deberá adjudicar la operación del SICOV a través de las disposiciones de contratación estatal vigentes, es decir con la celebración de un contrato.

Respecto de la fuente u origen de los recursos con los cuales la Superintendencia puede adquirir las obligaciones derivadas del contrato que deberá celebrar en virtud de lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020, en el cual debe estar plasmado con claridad la retribución que recibirá el contratista, la norma en comento no estableció mayor claridad, pues solamente dispone que el pago será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que para ello se fijen, así:

“ARTÍCULO 22. *Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.*

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

Conforme a lo anterior, el legislador no estableció disposiciones especiales sobre la fuente de los recursos con los cuales la Superintendencia ponga en marcha el sistema de Control y Vigilancia, de acuerdo con el tipo de contrato que determine precedente.

2. Disposiciones reglamentarias emanadas por el Ministerio de Transporte.

En tal sentido, es necesario destacar que el Ministerio de Transporte reglamentó la expedición de las facturas, por concepto de los servicios que prestan de los organismos de apoyo al tránsito, en el marco de las acciones necesarias para dar cumplimiento a lo ordenado en la Ley 1702 de 2013, “*Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad vial y se dictan otras disposiciones*”, que estableció en su artículo 20 (modificado por el artículo 20 de la Ley 1753 de 2015), que el Ministerio de Transporte debía definir las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción¹⁶.

¹⁶ **ARTÍCULO 20.** DETERMINACIÓN DE TARIFAS POR SERVICIOS QUE PRESTEN LOS ORGANISMOS DE APOYO. Modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de



El contenido de las disposiciones expedidas por el Ministerio de Transporte, en relación con la facturación del servicio, ordenando que dicha factura debe contener, además de los valores establecidos para los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, los demás valores correspondientes a los servicios que correspondan al cumplimiento de las condiciones para su operación, es decir los impuestos, los valores correspondientes a la tasa a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los correspondientes al sistema de vigilancia de la Superintendencia de Transporte, pues de conformidad con las mismas, el usuario del servicio que presta el organismo de apoyo a las autoridades de tránsito, paga a éste no solo su servicio, sino lo que corresponde a los terceros y posteriormente lo transfiere, de conformidad con lo ordenado en el estatuto tributario.

En tal sentido, cuando el artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, ordenó que la facturación se realizará como pago a terceros, tiene por objeto determinar que, no obstante escogerse según las formas de contratación contenidas en la Ley el nuevo proveedor de los sistemas de control y vigilancia, la facturación que se le emite al usuario, debe atender lo dispuesto por el Ministerio de Transporte, entendiéndose que la labor de quien factura y presta el servicio para estos pagos, es similar a la que presta una empresa obligada a retener impuestos, cumpliéndolo ordenado por el artículo 381 del estatuto tributario.

En tal sentido, en el momento de dar cumplimiento a lo allí dispuesto, el pago que realice el usuario se trasladará al contratista, que para éstos efectos es uno de los terceros, cuyo servicio deberá estar discriminados en la factura, de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de

costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa.

Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Se tomará el valor del presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutado en el año inmediatamente anterior, certificado por el responsable del presupuesto.
2. Se definirá el número de servicios acumulados en el mismo período por los cuatro (4) grupos de organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción), dividiendo el valor del numeral precedente en el número de servicios.
3. El producto de dividir la operación se tendrá como base del cálculo individual de cada tasa.
4. La tasa final de cada servicio corresponderá al cálculo individual multiplicado por factores numéricos inferiores a uno (1) en función de la pertenencia de cada usuario o de su vehículo (en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor) a grupos de riesgo con base en criterios como edad, tipo de licencia, clase de vehículo, servicio u otros que permitan estimar el riesgo de accidente, tomados con base en las estadísticas oficiales sobre fallecidos y lesionados. Los factores serán crecientes o decrecientes en función de la mayor o menor participación en accidentes, respectivamente.
5. Una vez definido el valor de la tasa individual, esta se acumulará al valor de la tarifa para cada servicio. (...)"



Transporte; respecto de los Centros de Reconocimiento de Conductores en la Resolución 5228 del 14 de diciembre de 2016, *"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Reconocimiento de Conductores y se modifica la Resolución 217 de 2014"*, respecto de los CDA en la Resolución 3318 del 14 de Septiembre del 2015, *"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnósticos Automotor"*, respecto de los CEA en la Resolución 1208 del 5 de mayo de 2017, *"Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y los rangos de precios al usuario para servicios prestados por los Centros de Enseñanza Automovilística -CEA-"*, respecto de los CALE en la Resolución 1349 del 12 de mayo de 2017, *"Por la cual se reglamentan las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios del examen teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"*.

Para el presente análisis, es necesario tener en cuenta que el contrato de concesión, implica una convención entre un ente estatal- concedente- y otra persona -concesionario¹⁷, puesto que de conformidad con el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, *"Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden"*

3. Contraprestación a favor del contratista

A través del contrato de concesión, el Estado confiere a un contratista llamado Concesionario, la realización de una actividad que le es propia, el concesionario actúa por su propia cuenta y riesgo, siempre bajo la vigilancia de la entidad concedente. La contraprestación por su parte será un incentivo económico representado en derechos, tarifas, tasas, valorización participación en la explotación del bien o en una suma periódica o porcentual o cualquiera otra modalidad que acuerden las partes.

Teniendo en cuenta lo anterior, la suscripción de un contrato de concesión para la instalación, implementación, operación y mantenimiento del sistema de control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, cuya contraprestación consista en el pago que debe realizar el usuario, cada vez que acuda a un servicio, puede implicar la conformación de una *"tarifa"*, precisamente a cargo del usuario, entendida como la cuota que debe abonar cuando desea utilizar un determinado servicio, . Esta se encuentra recogida y varía en relación con

17 C-250-96



actualizaciones del Capex, IPC, etc, tal y como se describe en el documento financiero de la presente consultoría.

En tal sentido es necesario determinar si con la expedición de la Ley 2050 de 2020 se establecieron por parte del legislador los elementos necesarios para la conformación de la tasa, de tal forma que sea posible realizar el cobro al usuario, para lo cual habrá que considerar el concepto genérico de "Tributo", pues en él se contiene el de "Tasa".

1. *Conceptos de: Tributo, Tasa, reserva legal en materia Tributaria, método y sistema.*

Respecto del concepto de tributo, ha sido decantado por la Corte Constitucional señalando que: "... tiene aquí un alcance genérico y hace referencia a todo lo relacionado con los ingresos corrientes de la Nación -tributarios y no tributarios-. Incluye pues, impuestos, tasas y contribuciones como parece corresponder al sentido natural y obvio de la norma."¹⁸, hace referencia al género, que comprende los impuestos, tasas y contribuciones, lo que implica una visión amplia de la definición de las cargas impositivas, el tributo es entonces un ingreso destinado al financiamiento de la satisfacción de las necesidades por parte del Estado¹⁹.

De conformidad con lo expuesto en la sentencia C-278 de 2019, Las tasas son una especie de tributo en la que se establece una prestación económica a favor del Estado. En ese orden, para esta Corporación las "tasas" han sido consideradas como un gravamen que el Estado cobra por un bien o servicio ofrecido, cuyo precio pagado por el ciudadano al Estado guarda relación directa con los beneficios derivados del bien o servicio ofrecido, así mismo el particular tiene la opción de adquirir o no el bien o servicio y el precio deberá cubrir los gastos de funcionamiento y las provisiones para amortización y crecimiento de la inversión²⁰, constituyéndose en una especie de autofinanciación del servicio, mediante una remuneración que se paga a la entidad administrativa que lo presta, siendo "una retribución equitativa por un gasto público que el Estado trata de **compensar** en un valor igual o inferior, exigido de quienes, independientemente de su iniciativa, dan origen a él."²¹

La misma Sentencia C-278 de 2019, señala respecto de las tasas que "éstas se pueden definir como aquellos ingresos tributarios que se establecen en la ley o con fundamento en ella, a través de los cuales el ciudadano contribuye a la recuperación total o parcial de los costos que le representan al Estado, prestar una actividad, un bien o servicio público, **bien sea de manera directa o indirecta, esta última en el caso de particulares que presten servicios públicos**. Por su propia naturaleza, esta erogación económica se impone unilateralmente por el Estado a manera de retribución equitativa de un gasto público, que no obstante ser indispensable para el contribuyente, tan sólo se origina a partir de su solicitud". (Negrillas y subraya fuera del texto)

En tal sentido, el artículo 338 de nuestra Constitución, dispone que sólo la Ley puede permitir que las autoridades fijen las tarifas de las tasas que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten; los valores que se establezcan como obligación

¹⁸ Sentencia C-040 de 1993, M.P. Ciro Angarita Barón.

¹⁹ Sentencia C-040 de 1993, M.P. Ciro Angarita Barón.

²⁰ Sentencia C-040 de 1993, M.P. Ciro Angarita Barón.

²¹ Sentencia C-465 de 1993, M.P. Vladimiro Naranjo Mesa.



tributaria excluyen la utilidad que se deriva de la utilización de dicho bien o servicio; aun cuando su pago resulta indispensable para garantizar el acceso a actividades de interés público o general, su reconocimiento tan sólo se torna obligatorio a partir de la solicitud del contribuyente, **por lo que las tasas indefectiblemente se tornan forzosas a partir de una actuación directa y referida de manera inmediata al obligado**²²; el pago, por regla general, es proporcional, pero en ciertos casos admite criterios distributivos, como por ejemplo, con las tarifas diferenciales²³.

Ahora bien, en materia tributaria de conformidad con las normas Constitucionales, es especial el precitado artículo 338, así como el 150, numeral 12, establecen una “*reserva legal*”, que no es otra cosa que la atribución de la competencia al Congreso de la República, para definir los tributos, según la cual, salvo en los casos en que concurren estados de excepción²⁴, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales, podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales, para ello también deben considerarse los artículos 300-4 y 313-4, las entidades territoriales ejercen su potestad tributaria dentro del marco fijado por la Constitución y la ley²⁵.

Para ello, la ley, las ordenanzas y los acuerdos deberán fijar los sujetos activos y pasivos, los hechos y bases gravables, y si bien, en el caso de las tasas y contribuciones, las corporaciones públicas mencionadas pueden permitir a autoridades gubernamentales fijar la tarifa de las mismas, esto solo es posible, a condición que aquellas hayan definido el método y el sistema para su cálculo; que sólo operará a partir del periodo que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo, de conformidad al principio de irretroactividad de las normas tributarias²⁶.

Respecto de los conceptos de Método y Sistema, en la sentencia C- 816 de 1999, la Corte sostuvo que “*No se trata de fórmulas sacramentales ni de simples denominaciones, sino de linderos sustanciales de la atribución que se otorga a las autoridades administrativas. En consecuencia, bien pueden encontrarse fijados en la norma el método y el sistema sin nombrarlos, o por el contrario estar mencionados y materialmente no hallarse contenidos en el precepto*”²⁷ y reiterando lo dicho en la sentencia C-455 de 1994, señaló: “*En esos términos, una interpretación*

²² En cuanto a esta característica, en Sentencia C-1171 de 2005, M.P. Álvaro Tafur Galvis, este Tribunal puntualizó: “*la doctrina suele señalar que las tasas se diferencian de los tributos parafiscales en cuanto aquéllas constituyen una contraprestación directa por parte de los ciudadanos a un beneficio otorgado por el Estado, hacen parte del presupuesto estatal y, en principio, no son obligatorias, toda vez que queda a discrecionalidad del interesado en el bien o servicio que preste el Estado*”.

²³ A respecto ver Sentencia C-228 de 2010, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

²⁴ Esta es la interpretación que la Corte realiza de la expresión “*en tiempo de paz*”, prevista en el artículo 338 de la Constitución. Sentencias C-416 de 1993, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz y C-134 de 2009, M.P. Mauricio González Cuervo, entre otras.

²⁵ Sentencia C-987 de 1999, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

²⁶ C-278 de 2019

²⁷ M.P. José Gregorio Hernández Galindo (En esta ocasión la Corte declaró inexecutable el artículo 96 de la Ley 488 de 1998 que atribuía al Gobierno Nacional la facultad de fijar “*las tasas para la tramitación de los procedimientos relacionados con la propiedad industrial al estado de la técnica y al sistema nacional de normalización, certificación y metrología y a las actividades propias del INVIMA relacionadas con el control, inspección y vigilancia de los medicamentos, alimentos, cosméticos, productos varios e insumos.*” Considero la Corte que la norma acusada “*es abiertamente inconstitucional, pues, pese a la perentoria exigencia superior, al no señalar directamente el método y el sistema previstos en el artículo 338 de la Constitución Política, transfiere de manera incondicionada al Gobierno la atribución de fijar las tarifas de unas tasas.*”)



coherente de la normatividad constitucional y el fin del precepto superior, llevan a la conclusión según la cual los métodos -pautas técnicas encaminadas a la previa definición de los criterios que tienen relevancia en materia de tasas y contribuciones para determinar los costos y beneficios que inciden en una tarifa- y los sistemas -formas específicas de medición económica, de valoración y ponderación de los distintos factores que convergen en dicha determinación- son directrices cuyo acatamiento es obligatorio para el encargado de fijar la tarifa y constituyen a la vez garantía del contribuyente frente a la administración". (Cfr. Corte Constitucional. Sala Plena. Sentencia C-455 del 20 de octubre de 1994)."²⁸, todo esto para concluir que el Congreso además de atribuir a una autoridad administrativa la facultad de fijar la tarifa de una tasa, debe establecer el sistema y el método que permitan definir los costos del servicio prestado.

Todo lo anterior, guarda relación con reiterada Doctrina, en especial la sentencia C-1371 de 2000²⁹, para concluir que si bien, la Constitución no señaló lo que debía entenderse por "sistema" y "método", pero reconoció la necesidad de acudir a ellos al menos en tres momentos: (i) para definir los costos de los servicios, esto es, los gastos en que incurrió un entidad, (ii) para señalar los beneficios generados como consecuencia de la prestación de un servicio (donde naturalmente está incluida la realización de una obra) y, (iii) para identificar la forma de hacer el reparto de costos y beneficios entre los eventuales contribuyentes.

Finalmente, en Sentencia C-532 de 2003, la Corte concluyó que, si los costos de montaje, operación y sostenimiento de un sistema, exigen el cobro de una tarifa, dicho cobro no podrá hacerse mientras el legislador no la fije o señale el método y el sistema para que la administración pueda fijarla.

2. Conclusiones y recomendaciones.

En tal sentido, teniendo en cuenta que no existe disposición legal (ni en la Ley 2050, ni en otra), que contenga el método y sistema de cálculo de la tarifa, que permita a la Superintendencia de Transporte, celebrar un contrato para la instalación, implementación, operación y mantenimiento del (o los), sistemas de Control y Vigilancia, es necesario el impulso de una norma de carácter legal que tenga por objeto determinar los costos y regular la tarifa que debería establecerse para el pago del servicio del sistema SICOV de cara al futuro concesionario, toda vez que en la actualidad el monto o rubro que dentro del cobro corresponde al homologado, no se encuentra regulado o determinado en la norma legal.

Situación diferente para los demás actores que por la prestación de servicio o por disposición legal reciben un valor determinado por la ley, como sucede con los porcentajes que deben ser dispersados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial³⁰, Registró Único Nacional de Tránsito -

²⁸ Sentencia C-155 de 2003, M.P. Eduardo Montealegre Lynett. (En esta sentencia la Corte unificó su doctrina en torno a método y sistema en materia de tributos, tasas y contribuciones).

²⁹ M.P. Álvaro Tafur Galvis. (En esta sentencia la Corte al declarar la exequibilidad de algunos apartes de la Ley 505 de 1999, precisó que "el señalamiento de los elementos y procedimientos que permitirán fijar los costos y definir las tarifas no requiere de una regulación detallada y rígida, pues se estaría desconociendo la delegación misma autorizada a las autoridades administrativas en el artículo 338 superior, antes citado. Así, ese señalamiento legal deberá hacerse desde una perspectiva general y amplia, ajustada a la naturaleza específica y a las modalidades propias del servicio del cual se trate.")

³⁰ Ley 1753 de 2015 y Resolución 993 de 2017, con sus correspondientes modificaciones, adiciones y derogaciones.



RUNT³¹, Organismos de Apoyo al Tránsito³², con su correspondiente forma de hacer su distribución y el procedimiento a seguir con el objeto de determinar en concreto el monto de la obligación tributaria.

En consecuencia, en la actualidad, no existiendo método y sistema para el cobro de la tarifa asociada al servicio del sistema SICOV que corresponda al futuro contratista, la Superintendencia podría suscribir un contrato de concesión, cuya fuente de recursos cabe aclarar, no se encuentra determinado en el presupuesto de la entidad, sino que está incluido dentro del valor total de la tarifa a cobrar al usuario por el servicio prestado, todo lo cual será posible una vez se adelante el respectivo proceso normativo que regule esta tarifa.

7. POSIBLES IMPLICACIONES EN MATERIA DE LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA DE LA OPCIÓN PROPUESTA

El Régimen de Protección de la Competencia, es el conjunto de normas que enmarcan la actividad competitiva de todos los agentes económicos, y pretende mantener y propiciar la existencia de mercados libres. De acuerdo con lo anterior, este régimen es el garante de la protección de la oferta y la demanda, velando por una participación dinámica y creciente de diferentes agentes económicos en los mercados nacionales.

El Derecho a la Libre Competencia Económica³³ implica dos aspectos fundamentales: (I) de una parte, garantiza la libertad de los competidores para concurrir al mercado en busca de una clientela; y de otra (II) implica la libertad de los consumidores para escoger y adquirir en el mercado, bienes y servicios que se ofrezcan en condiciones de libre y sana competencia.

Como consecuencia, la Libre Competencia Económica es beneficiosa para los mercados, como quiera que incentiva a los diferentes negocios para que mejoren su desempeño, ofrezcan nuevos productos y respondan a necesidades cambiantes de los diferentes tipos de consumidores.

Dentro de los principales beneficios de carácter general que se obtienen al proteger la Libre Competencia Económica por parte del estado, se encuentran:

- Obtener una asignación eficiente de los recursos disponibles en el mercado, y evitar de esta manera pérdidas o subutilización de los mismos.
- Fomenta el desarrollo económico, como quiera que se dinamiza los mercados e incrementa los ingresos.
- Permite encontrar una mayor variedad de productos que satisfagan las necesidades que requieren satisfacer los consumidores.
- Incentiva al mejoramiento de la calidad de los bienes y servicios ofrecidos en un mercado determinado.

³¹ Ley 769 de 2002, Resolución MT 20203040016055 de 16 de octubre de 2020, con sus corre

³² Artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por la Ley 1753 de 2015

³³ Se entiende por libertad de competencia económica, la posibilidad efectiva que tienen los participantes en un mercado, de concurrir a él en contienda con los demás, con el objeto de ofrecer y vender bienes o servicios a los consumidores, y de formar y mantener una clientela. La libre competencia económica se encuentra consagrada como derecho constitucional en el artículo 333 de la Constitución Política. (Londoño, 1997)



- Contribuye a la innovación, pues incentiva la investigación y el desarrollo de nuevos productos o tecnologías que mejoren continuamente la experiencia de los consumidores.
- Aumenta la competitividad de las empresas nacionales para ingresar, crecer o mantenerse presentes en mercados globalizados.

En Colombia, el marco regulatorio del Régimen de Protección de la Competencia se encuentra desarrollado en la siguiente manera:

- **El artículo 333 de la Constitución Política:** Establece los principios de libertad económica, libertad de empresa (también denominada iniciativa privada) y libre competencia, como derechos radicados en cabeza de todos los ciudadanos y sometidos a los límites que establezca la Ley.
- **Ley 155 de 1959:** Primera norma que estableció disposiciones generales sobre prácticas comerciales restrictivas de la competencia, esta ley reguló las concentraciones empresariales. Esta norma sigue vigente, y una de sus disposiciones más importantes es el artículo 1º, que contempla una prohibición general que reprocha cualquier tipo de acuerdo o convenio limitativo, así como toda clase de prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a limitar la libre competencia y a mantener o determinar precios inequitativos.
- **Decreto 2153 de 1992:** Señaló de manera expresa las conductas que constituyen acuerdos anticompetitivos, actos anticompetitivos y abusos de posición de dominio; desarrolló el régimen de control previo de integraciones de una manera más exhaustiva; y estableció diferentes aspectos procedimentales en la materia.
- **Ley 256 de 1996:** Estableció los actos que constituyen competencia desleal en los mercados.
- **Circular Única de la SIC de 2001:** Contiene diferentes actos de instrucción que han sido emitidos por la Superintendencia de Industria y Comercio a través de su Circular Única, los cuales indican la manera de cómo esta Entidad ejerce su función de inspección, vigilancia y control en los mercados.
- **Ley 1340 de 2009:** Esta Ley buscó modernizar y fortalecer el régimen de protección de la competencia. Entre los principales cambios que introdujo vale la pena mencionar los siguientes:
 - (a) Designó a la SIC como autoridad nacional de protección de la competencia.
 - (b) Introdujo la función de abogacía de la competencia.
 - (c) Incrementó los topes de las multas que se pueden imponer por la infracción al régimen de libre competencia.
- **Decreto 4886 de 2011:** Establece los principios que deben seguir las actuaciones administrativas en materia de competencia; las funciones que están en cabeza del



Despacho del Superintendente de Industria (en este campo) y de la Delegatura para la Protección de la Competencia; las facultades y atribuciones de esta última división para tramitar averiguaciones preliminares e investigaciones; entre otros.

Ahora bien, centrándonos en la necesidad existente de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 2050 de 2020, es decir, adelantar la implementación del Sistema de Control y Vigilancia para lograr una mejor interacción con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito (OAT) y con los usuarios finales (consumidores), a la luz de lo dispuesto en el marco regulatorio del Régimen de Protección de la Libre Competencia, se observa que la puesta en ejecución del proyecto (iniciando este con el trámite contractual pertinente- estructuración de una Concesión) no transgrede en manera algún dicho régimen, al contrario, estimula a los posibles competidores (mercado relevante) bajo las condiciones más adecuadas para que ellos compitan y puedan ser adjudicatarios del proyecto.

En este punto del análisis y con fundamento en las afectaciones a la competencia que se pretenden establecer, conviene efectuar una breve reflexión sobre el concepto de **Monopolio Natural**, pues es claro que, de conformidad con el esquema de contratación propuesto, la operación necesariamente estará concentrada en un número reducido prestadores en función de la adjudicación del contrato, una vez concluido el proceso de selección.

En este orden de ideas, lo primero que debe indicarse es que este tipo de monopolios se dan, porque carece de sentido o viabilidad económica generar una infraestructura replicada para una prestación de servicios en los diferentes sectores económicos; en Colombia, este tipo de Monopolios son más evidentes, por ejemplo, en el sector de hidrocarburos en virtud de los cuales es necesario la construcción de una infraestructura (gasoductos, poliductos, refinerías, etc.), que se dada su complejidad, se convierten en críticas para el funcionamiento del estado; similar escenario se presenta en el sector de servicios públicos, (por ejemplo, cuando se habla de sistemas de interconexión eléctrica que maneja ISA o lo referente a las plantas de generación de energía, hidroeléctricas, etc.,) puesto que dadas las condiciones especiales de esa infraestructura, no permite que sean replicados, porque sería un verdadero descalabro económico y financiero.

Para el caso puntual del SICOV y teniendo en cuenta, que la prestación del servicio es a nivel nacional, es claro que necesariamente estamos frente a un monopolio natural, pues pensar, por ejemplo, en una sectorización, equivaldría a replicar la infraestructura por cada región, lo que necesariamente hace más complejo el control y vigilancia, así como las actividades de supervisión asociados a ese tipo de modelos establecidos.

Ahora bien, es necesario indicar que la libre competencia, está garantizada desde el planteamiento adecuado de las condiciones de participación que se definan en el proceso de contratación, en igualdad de condiciones y criterios de selección objetiva, al término del cual necesariamente habrá un solo adjudicatario, lo cual no trasgrede en modo alguno los criterios de la libre competencia.

Previo a adelantar cualquier trámite contractual, es importante tener presente el deber de las Entidades Estatales de elaborar un Análisis del Sector y Estudio de Mercado, ello permite, además



de identificar el mercado relevante, identificar los principales aspectos de carácter jurídico, técnico, financiero y organizacional necesarios para adelantar la estructuración del proceso contractual.

El resultado del análisis adelantado por la Entidad Estatal debe dar un panorama general del contexto del futuro proceso de contratación, y permitirá además de identificar posibles riesgos que se pueden presentar en cualquier etapa del proceso contractual, determinar entre otros los requisitos habilitantes o requisitos mínimos que deben tener los posibles competidores, y que como consecuencia de ello, deberán exigirse en el marco del proceso contractual.

La importancia de realizar este análisis ha sido recalcada en las recomendaciones que la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económicos (OCDE) le ha formulado al Gobierno Nacional, las cuales constituyen buenas prácticas en materia de promoción de la competencia en la contratación pública.

En materia de Contratación estatal, la licitación pública (procesos utilizados de acuerdo con la complejidad del objeto contractual – es decir aquel que tiene múltiples prestaciones) es la regla general para contratar en el Sistema de Compra Pública, es un proceso competitivo, y como consecuencia de ello, este instrumento jurídico garantiza la libre concurrencia de los posibles participantes en el proceso.

Respecto de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en el año 2013, el Congreso de la República expidió en el marco de sus facultades la Ley 1702 de 2013, “*Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad vial y se dictan otras disposiciones*”, que estableció en su artículo 20 (modificado por el artículo 20 de la Ley 1753 de 2015), que el Ministerio de Transporte debía definir las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción³⁴, instrucción que fue

³⁴ ARTÍCULO 20. DETERMINACIÓN DE TARIFAS POR SERVICIOS QUE PRESTEN LOS ORGANISMOS DE APOYO. Modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa.

Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Se tomará el valor del presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutado en el año inmediatamente anterior, certificado por el responsable del presupuesto.
2. Se definirá el número de servicios acumulados en el mismo período por los cuatro (4) grupos de organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción), dividiendo el valor del numeral precedente en el número de servicios.



acatada por dicha cartera a través de la expedición de bandas de precios que se aplican para la prestación del servicio, y que no le permiten a los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, cobrar por fuera de las bandas de precios establecidas por el Ministerio de Transporte.

Como consecuencia de lo anterior, adelantar la contratación para implementación del Sistema de Control y Vigilancia por parte de la Superintendencia de Transporte para darle cumplimiento a lo dispuesto en el parágrafo del artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, a través de un proceso competitivo, no contraría lo dispuesto en el marco regulatorio referente al Régimen de la Libre Competencia Económica, no obstante, si es importante tener en cuenta, que deberá garantizarse la libre concurrencia de posibles concursantes u ofertantes en el proceso contractual que se adelante para la contratación de la instalación, implementación, operación y mantenimiento del Sistema de Control y Vigilancia.

Durante la estructuración del proyecto, es importante que la entidad estatal, y el equipo estructurador, minimice la posibilidad de que se presente algún tipo de colusión, entendiéndose esta como aquellos acuerdos que tengan como efecto la distribución de la adjudicación de un contrato, la distribución de concursos o la fijación de términos de las propuestas.

Los procesos competitivos que conforman el Sistema de Compra Pública son un ambiente propicio para la actuación de los "carteles", los cuales pueden adquirir varias formas:

Durante la elaboración de los pliegos de condiciones

Es una etapa vulnerable que puede prestarse para manipulaciones. Dentro de las prácticas más comunes se encuentra el intercambio de información entre los funcionarios y los futuros proponentes, con la finalidad de direccionar la futura adjudicación, por ejemplo, se implanta un precio de oferta muy bajo, garantizando así la adjudicación, pero estableciendo posibilidades dentro del contrato para reestablecer su equilibrio o extender su tiempo de ejecución, se ponen barreras de entrada (participación requisitos habilitantes), entre otros.

Durante la presentación de ofertas

Si bien es cierto, identificar este tipo de conductas no es sencillo, como quiera que su principal característica es la clandestinidad con la que obran los intervinientes, pueden identificarse algunos esquemas de manipulación en los procesos competitivos que suelen utilizar los proponentes:

-
3. El producto de dividir la operación se tendrá como base del cálculo individual de cada tasa.
 1. La tasa final de cada servicio corresponderá al cálculo individual multiplicado por factores numéricos inferiores a uno (1) en función de la pertenencia de cada usuario o de su vehículo (en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor) a grupos de riesgo con base en criterios como edad, tipo de licencia, clase de vehículo, servicio u otros que permitan estimar el riesgo de accidente, tomados con base en las estadísticas oficiales sobre fallecidos y lesionados. Los factores serán crecientes o decrecientes en función de la mayor o menor participación en accidentes, respectivamente.
 5. Una vez definido el valor de la tasa individual, esta se acumulará al valor de la tarifa para cada servicio. (...)"



- Posturas encubiertas (cover bidding): Se produce en aquellos eventos en los cuales una persona natural o jurídica acuerdan presentar ofertas que contienen por lo menos algunos de los siguientes supuestos:
 - (1) Un participante acuerda presentar una oferta que es más elevada que la oferta del ganador previamente determinado en el acuerdo,
 - (2) Un participante presenta una oferta que es mucho más elevada que las demás,
 - (3) Un participante presenta una oferta con condiciones que serán claramente inaceptables para la entidad contratante. En general, apuntan hacia la presentación de ofertas que no tienen posibilidad alguna de obtener la adjudicación, ya sea por los altos precios o por no cumplir con las exigencias mínimas (habilitantes) requeridas en el pliego de condiciones por la entidad.
- Supresión de ofertas: En esta clase de esquemas los participantes acuerdan abstenerse de presentar una oferta, con la finalidad de que la adjudicación se le otorgue a un participante que hace parte del acuerdo colusorio.
- Asignación de mercado: Se produce una repartición de mercado o de zonas geográficas entre los competidores.

Para el caso concreto, es indispensable que los funcionarios y o contratistas se mantengan alerta durante todo el proceso contractual, con la finalidad de que se evidencien algunas de las señales que pueden identificar la posible existencia de un acuerdo colusorio. A continuación, se procederá a indicar algunas de las señales más comunes durante las principales etapas del proceso.

Señales de advertencia en la etapa de presentación de ofertas en procesos competitivos

- Un mismo proveedor es el que frecuentemente presenta la mejor oferta.
- Parece existir un reparto geográfico entre los oferentes.
- Hay un claro patrón de rotación entre los vencedores de las licitaciones.
- El participante vencedor repetidamente subcontrata el trabajo de oferentes no adjudicatarios.
- Participantes que tendrían condiciones (técnicas, financieras y jurídicas) para participar aisladamente del proceso competitivo presentan propuestas en consorcio o unión temporal.



- El adjudicatario, desiste o cede el contrato, y posteriormente aparece como subcontratista.
- Los participantes regularmente socializan o celebran reuniones días antes del cierre del proceso de selección.

Señales de advertencia en la documentación presentada

- Las propuestas presentadas contienen los mismos errores de ortografía, correcciones o tachaduras.
- Los fondos con los cuales se pagan los pliegos de condiciones o las pólizas de seguros provienen de una cuenta conjunta de los oferentes.
- Las propuestas presentadas por distintos oferentes se redactan de manera semejante, con similar papelería, tipografía o formatos.
- Los documentos presentados por uno de los proponentes hacen referencia expresa a las ofertas de otros competidores, utilizan el membrete, dirección o fax de otro de los participantes.
- Se presentan coincidencias en la relación de personal que presentan distintos oferentes.
- Ofertas de distintas empresas contienen errores de cálculo similares, o valores coincidentes o equivalentes.

Señales de advertencia en cualquier momento

- Las propuestas son presentadas por distintos oferentes en tiempos sucedáneos antes del cierre del proceso competitivo.
- Una empresa presenta su oferta y la de un competidor.
- Los oferentes se han unido frecuentemente a través de uniones temporales o consorcios para participar en otros procesos competitivos.



8. CONCLUSIONES

- **MODALIDAD DE SELECCIÓN IDÓNEA PARA LA ESCOGENCIA DEL CONTRATISTA – LICITACIÓN PÚBLICA**

Luego de revisar todas las modalidades de selección y considerando el objeto complejo que se pretende contratar, en el cual será necesario la ponderación de aspectos técnicos y económicos, se recomienda la Licitación Pública, para llevar a cabo el proceso de contratación del futuro contratista.

- **MODELO CONTRACTUAL IDÓNEO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN LA LEY 2050 DE 2020**

En el presente documento se abordaron las modalidades del contrato de concesión y se llegó a la conclusión de que, en función de la finalidad de la futura contratación, se trata de una concesión por servicios y no de infraestructura (APP's)

- **DEVOLUCIÓN Y REVERSIÓN TECNOLÓGICA DE LA CONCESIÓN.**

Considerando que se trata de una concesión de servicios y la necesidad de que, al término de la operación del SICOV, la Entidad pueda garantizar la prestación del servicio de manera continua, capitalizando la experiencia que se tendrá de la concesión, se estableció la necesidad de pactar expresamente que el licenciamiento de software de todos y cada uno de los elementos que hacen parte de la Solución Tecnológica, las licencias, los códigos fuente, manuales, llaves maestras y los demás datos e información objeto de los registros incluidos en el SICOV, serán propiedad exclusiva de la Superintendencia de Transporte, sin perjuicio del derecho que tiene el CONCESIONARIO de usarla por el tiempo de vigencia del Contrato para que sea destinada a la prestación del servicio público de registro, en relación con los registros incluidos en el mismo y para que sea explotada económicamente en las condiciones establecidas en el Contrato.

No obstante, lo anterior, en la Terminación Efectiva del Contrato, el CONCESIONARIO deberá devolver dichos bienes a la Superintendencia de Transporte.

- **ANÁLISIS SOBRE LA FUENTE DE LOS RECURSOS PARA LA ADJUDICACIÓN DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN, PARA LA INSTALACIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

Teniendo en cuenta que no existe disposición legal (ni en la Ley 2050, ni en otra), que contenga el método y sistema de cálculo de la tarifa, que permita a la Superintendencia de Transporte, celebrar un contrato para la instalación, implementación, operación y mantenimiento del (o los), sistemas de Control y Vigilancia, es necesario el impulso de una norma de carácter legal que tenga por objeto determinar los costos y regular la tarifa que debería establecerse para el pago del servicio del sistema SICOV de cara al futuro concesionario, toda vez que en la actualidad el



monto o rubro que dentro del cobro corresponde al homologado, no se encuentra regulado o determinado en la norma legal.

En consecuencia, en la actualidad, no existiendo método y sistema para el cobro de la tarifa asociada al servicio del sistema SICOV que corresponda al futuro contratista, la Superintendencia podría suscribir un contrato de concesión, cuya fuente de recursos cabe aclarar, no se encuentra determinado en el presupuesto de la entidad sino que se encuentra incluido dentro del valor total de la tarifa a cobrar por el servicio prestado, una vez adelantado el respectivo proceso normativo.

- **AFECTACIONES A LA LIBRE COMPETENCIA**

Al respecto, ha quedado establecido que el adelantamiento de un proceso de contratación, con la determinación de condiciones de participación acordes a los estudios del sector, del mercado y de las particularidades del proyecto, en igualdad de oportunidad para todos los interesados, asegura la observancia de los postulados de la libre competencia, pese a que al final del ejercicio, se tenga un solo adjudicatario.

- **SEGUIMIENTO DEL PROYECTO. COSTOS ASOCIADOS A LAS PARTES**

En el presente documento se han definido con precisión los costos y gastos en que tendrá que incurrir el futuro concesionario, tanto para la presentación de la oferta, como para la estructura y puesta en marcha de la operación, así como los mecanismos de control sobre la misma, en favor de la Superintendencia, en virtud de lo cual se recomendó la contratación de un interventor, cuyo costo será derivado de la operación misma de la concesión, cuyo modelo será abordado en detalle en los entregables financieros que hacen parte del proyecto.