



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231081297901



23-11-2023

Bogotá D.C.,

Secretario
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Comisión Sexta Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
comision.sexta@camara.gov.co
Bogotá

ASUNTO: Remisión Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara

Respetado Secretario Rodríguez:

En atención al proyecto de ley citado en el asunto que tiene por objeto *“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones”*, amablemente nos pronunciarnos en los siguientes términos:

El Ministerio de Transporte propende por el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, los criterios del Sistema Seguro y los Reglamentos Técnicos sobre la seguridad de los vehículos y los actores viales, generando prevención en los desplazamientos de los ciudadanos en todo el territorio nacional, por tanto, analizado el articulado propuesto para tercer debate, se adjunta los comentarios detallados, en el formato de comentarios anexo, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley, no sin antes indicar que estamos prestos a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados en pro de la colaboración al ejercicio legislativo fundamental para el desarrollo del país.

Cordialmente,



WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Copia: H.R. Luis Carlos Ocho Tobón, luis.ochoa@camara.gov.co
Anexo: Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel, Asesora Despacho Ministro de Transporte 
Lina Margarita Huari Mateus – Subdirectora de Tránsito (E) VMT 
Revisó: Yadira Cienfuegos Silvera – Asesora Despacho Ministro de Transporte 
Proyectó: Catalina Posso, Oficina Enlace Congreso 

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Ministerio de Transporte

ENTIDAD QUE CONCEPTÚA: Ministerio de Transporte

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 142/2022 Senado - 233/2023Cámara

1er debate _____, **2do debate** _____ **3er debate** ___x___

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 una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones”

AUTOR (ES)

H.S. Roy Leonardo Barreras Montealegre, H.S. Miguel Ángel Pinto Hernández, H.S. Berner León Zambrano Erazo, H.S. Angélica Lisbeth Lozano Correa, H.S. Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán, H.S. Ana Paola Agudelo García, H.S. Germán Alcides Blanco Álvarez, H.S. Efraín José Cepeda Sarabia, H.S. María José Pizarro Rodríguez, H.S. Manuel Antonio Virgüez Piraquive, H.S. David Andrés Luna Sánchez.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.

COMPETENCIA LEGAL DEL CONGRESO y/o GOBIERNO NACIONAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal:

Dado que el tema que se regula en la presente iniciativa no goza de ninguna clase de reserva hace parte de la cláusula general de competencia del Congreso de la República según lo previsto en el artículo 150 de la Constitución Política.

Al respecto, se debe anotar que el legislador tiene una amplia libertad de configuración en materia normativa, que “no se encuentra limitado por las materias reguladas o previstas

expresamente en la Constitución”¹ y, que se expresa “tanto en la discrecionalidad para la expedición de las normas como para su modificación o derogatoria”².

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Una vez analizado el texto de esta iniciativa a la luz de la normatividad vigente relacionada, este Ministerio encuentra que la iniciativa tiene por objeto ampliar las herramientas legales para la protección de la vida de los actores viales, complementando las disposiciones establecidas en las Leyes:

- 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito.
- 1503 de 2011 “*Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*”.
- 1702 de 2013, “*Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.*”.
- 2050 de 2020, “*Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito*”
- 2251 de 2022 “*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 proyecto contiene medidas que pueden clasificarse en tres grandes bloques:

A. Bloque de medidas y reglamentaciones técnicas:

1. Establece unos principios generales, cuyo propósito es **integrar los conceptos de movilidad segura, sostenibilidad e inclusión** a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, calidad de la infraestructura, disminución de las emisiones contaminantes, convivencia pacífica de las personas sobre las vías y carreteras públicas, entre otros. Para ello propone que **la política de seguridad vial, debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura y la limitación de las emisiones contaminantes** por parte de los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos, mediante la innovación, desarrollo y uso de lastecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

Al respecto, se destaca que la Ley 2251 de 2022, “*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y*

¹ Ver Sentencia Corte Constitucional C-074-21

² Ver Sentencia Corte Constitucional C-1064-03

*se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban", tuvo como objeto: establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de **sistema seguro**.*

El proyecto de ley pretende articular los conceptos de *Sostenibilidad e inclusión*, con el de seguridad vial. Esta propuesta es coherente con el trabajo que está llevando a cabo el *sistema de las Naciones Unidas (ONU)*, para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, que propone la contribución de las vías seguras, al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, para el Desarrollo Sostenible. De hecho, el objetivo de Desarrollo Sostenible 11, llama a trabajar por sistemas de transporte seguros, sostenibles, asequibles y accesibles para todas las personas. Este objetivo enfatiza que se debe mejorar la seguridad vial, ampliando el acceso al transporte público y prestando atención especial a personas en situación de vulnerabilidad, como las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

2. Ordena a las autoridades en Colombia, los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores, a **cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de los acuerdos Internacionales de las Naciones Unidas sobre la construcción de vehículos nuevos** (de 1997 y 1998) y los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos, administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29, especificando que como mínimo se debe garantizar el cumplimiento de los relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO2 de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organizaciones de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia. Para ello se propone que el Ministerio de Transporte deberá defina y reglamente lo necesario de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años.

Existen 59 instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en el ámbito del transporte terrestre que son administrados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). De las 59 convenciones, dentro de los instrumentos que la ONU considera prioritarios en seguridad vial para la adhesión, efectivamente se encuentran el Acuerdo de 1997, sobre prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas y el acuerdo de 1998, sobre establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas. Por su parte, el WP29 es un foro con debate permanente que permite la buena administración de los tres principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relacionados con los vehículos a motor: los Acuerdos de 1958 y 1998, sobre los reglamentos para la certificación de vehículos nuevos, que incluyen los requisitos de funcionamiento, y el Acuerdo de 1997, sobre las reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.

La propuesta puede mejorarse para ampliar el análisis por parte del Ministerio de Transporte, permitiendo que se analice técnicamente cuales son los reglamentos que de acuerdo a las necesidades deben priorizarse.

Contiene un párrafo en el que propone que todos *los vehículos que cumplan con estos estándares podrán ser utilizados para el servicio público particular de taxis sin mayores exigencias del Ministerio de Transporte, salvo las referentes a los cupos y normas relacionadas con el número de vehículos autorizados*. Disposición que permitiría la prestación de servicio Público por parte de vehículos particulares “no homologados”, situación que puede generar conflicto con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, que ordenan limitar el servicio de transporte a los vehículos registrados al servicio público y la realización de la homologación o verificación de estándares mínimos por parte del competente, situación que se considera improcedente y por ello se presenta una propuesta de mejora que simplifique el cumplimiento de la orden legal.

3. Ordena a la ANSV y al Ministerio de Transporte que establezcan un cronograma de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas WP-29. Señalando también que el Gobierno Nacional prohibiría la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.

Sobre la calidad de los productos importados y fabricados en Colombia, la legislación Colombiana cuenta con herramientas para exigir el cumplimiento de los respectivos reglamentos que se expidan por las entidades competentes; por ejemplo existen reglamentos que contemplan las condiciones mínimas de cascos, llantas, cinturones de seguridad, sistemas de frenos, tales condiciones y procedimientos se encuentran en la ley 1480 de 2011, que establece de manera general, la exigencia en la calidad de productos y servicios, dicha norma contempla el concepto de “*producto inseguro*”, cuando un bien *en situaciones normales de utilización presenta riesgos irrazonables para la vida, la salud o la integridad de los consumidores*; y de manera específica cuando, en razón de un error en su diseño, fabricación, construcción, embalaje o información, no ofrece la seguridad razonable a la que toda persona tiene derecho. Del mismo modo, existe una presunción de *inseguridad*, relacionada con aquellos productos que no cumplen con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias. En virtud a la reglamentación de la Ley 1480, si el Ministerio de Comercio e Industria recibe una advertencia de un importador o de un fabricante del producto inseguro, se realiza el proceso para retirar el bien del mercado. Lo anterior se manifiesta para resaltar que en Colombia ya existe la prohibición de comercializar bienes que no cumplan con los correspondientes reglamentos. Efectivamente ya se han desarrollado amplias mejoras a la tecnología de las motocicletas que disminuyen el riesgo de siniestralidad.

En este marco, el Ministerio de Transporte ya estableció un periodo de transición para garantizar que no se comercialicen en el futuro aquellas motocicletas que no tengan la tecnología de frenado que se propone en el proyecto de Ley, a través de la Resolución

20223040062115 “Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta”, que tiene por objeto expedir el reglamento técnico que establece los requisitos aplicables a los sistemas de frenado, destinados a vehículos automotores tipo motocicleta que se comercialicen en Colombia, con el objetivo de prevenir o minimizar riesgos para la salud y la seguridad humana, así como prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores, dispone entre otros aspectos los siguientes:

“Artículo 6. Requisitos técnicos específicos, numerales y ensayos aplicables. Se establecen como requisitos y ensayos para los productos regulados en el presente reglamento técnico los siguientes:

(...) 6.4 Obligatoriedad de sistemas avanzados de frenado ABS o CBS Las motocicletas nuevas de categorías L3 deberán incorporar sistemas de frenado ABS o CBS de acuerdo con los plazos previstos en el artículo 19 de la presente resolución. Los vehículos nuevos de las categorías vehiculares indicadas en el presente artículo deberán superar los ensayos especificados en los numerales 6.2 o 6.3, según aplique, para todos los tipos de sistema de frenado que el productor instale en el vehículo (disco o tambor, con sistemas CBS o ABS), de acuerdo con el plazo previsto en el artículo 19 de la presente resolución.

*Artículo 19. Vigencia. De conformidad con lo señalado en el numeral 2.12 del artículo 2 (elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos por instituciones del gobierno central) del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y con el numeral 12 (entrada en vigencia) del artículo 10 de la Decisión 827 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente acto administrativo **empieza a regir una vez finalizados los treinta y seis (36) meses, contados a partir de la publicación de la presente resolución en el diario oficial.***

Así mismo, las motocicletas deberán incorporar los sistemas de frenado establecidos en el numeral 1 del presente artículo, a partir de la fecha y para el rango de motocicletas allí contemplado. Posteriormente, deberán incorporar el sistema de frenado ABS en los plazos previstos en el numeral 2 del presente artículo para los rangos de motocicletas definidos en dicho numeral.

- 1. A partir de los treinta y seis (36) meses contados desde la publicación de la presente resolución en el diario oficial, las motocicletas deberán cumplir con las siguientes disposiciones:**

Motocicletas cuyo cilindraje sea mayor a 50cc y menor a 150cc o potencia nominal mayor a 4kW y menor o igual a 11kW deberán contar con sistema de frenado CBS o ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6.

Motocicletas con cilindraje mayor o igual a 150cc o potencia nominal mayor a 11 kW deberán contar con sistema de frenado ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6 de la presente resolución, según aplique.

- 2. A partir de los cincuenta y cuatro (54) meses contados desde la publicación de la presente resolución en el diario oficial, todas las motocicletas con cilindraje mayor a 125 cc deberán contar con sistema de frenado ABS y**

cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6 de la presente resolución, según aplique.

Las motocicletas con cilindraje mayor a 125cc y menor a 150cc deberán dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 1 del presente artículo a partir del plazo allí indicado. Una vez se alcance la fecha contemplada en el presente numeral, deberán cumplir con lo aquí estipulado.

A la fecha de cumplimiento del plazo indicado en el presente numeral, las motocicletas con cilindraje mayor o igual a 150cc o potencia nominal mayor a 11 kW ya deberán contar con sistema de frenado ABS de conformidad con lo establecido en el numeral 1 de este artículo.

Parágrafo. *Durante los doce (12) meses siguientes a la fecha en la cual empieza a regir la presente resolución, se podrán comercializar en el país vehículos tipo motocicleta nuevos cuya fabricación, ensamble en Colombia o importación a Colombia, se haya realizado antes de la fecha en la cual empieza a regir el presente reglamento técnico, sin que se les exija el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta resolución. los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta”.*

Para efectos de la aplicación de este parágrafo, el fabricante o importador deberá conservar y presentar a la autoridad de vigilancia y control competente, los documentos probatorios que demuestren que el producto se fabricó en el país o se importó al país antes de la fecha en que empezó a regir el presente reglamento técnico.

Todo lo anterior se expone, para establecer que en Colombia ya existe todo un marco normativo para establecer una fecha límite para la comercialización de motocicletas que no tengan la tecnología que el proyecto de Ley pretende implementar.

4. Propone medidas para la implementar la obligación del uso de cinturones de seguridad en todas las sillas (puestos) del vehículo en un tiempo máximo de dos años; el uso obligatorio de sistemas de retención infantil para los niños menores de 12 años o de una talla inferior a 150 cmts y la prohibición del su transporte de menores de 12 años en sillas delanteras sino tienen dicha estatura. Para ello, incorpora en el Código Nacional de Tránsito los conceptos de sistemas de retención, sistemas reforzados de retención infantil y sistemas de sujeción, bajo la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, e incorpora las sanciones para el incumplimiento de tales obligaciones. En la última versión se incluyó un artículo (18), que contiene disposiciones contrarias a las planteadas en la primera parte del texto en relación al cinturón de seguridad, permitiendo que los mayores de diez (10) años puedan viajar en el asiento delantero del vehículo, cuando usen cinturón (en la primera parte se habla que deben ser mayores de 12 años), y se permite el transporte de niños menores de dos (2) años sin silla de seguridad si viajan con otros pasajeros mayores de edad, también propone que a los vehículos modelo 2004 en adelante, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

En la actualidad el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, dispone el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo, prohíbe el transporte de niños menores de 10 años en el asiento delantero, y

permite el transporte de niños sin sistemas de retención infantil cuando se transporten en compañía de un adulto. Además, solo obliga el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros a partir de los vehículos fabricados en el año 2004, de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Transporte. El uso obligatorio del cinturón de seguridad en los automóviles, introducido por primera vez en Europa a principios de la década de 1970, ha salvado millones de vidas en el mundo en los últimos 50 años.

Según la Organización Mundial de la Salud, el uso del cinturón de seguridad por los ocupantes de los asientos delanteros de los vehículos reduce el riesgo de lesiones mortales en un 45-50% y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25%.

Las especificaciones técnicas de uso e instalación del cinturón de seguridad se derivan del Reglamento N° 16 de la ONU, que entró en vigor el 1 de diciembre de 1970.

Por su parte, la Dirección de tráfico de España sobre el uso de sistemas de retención infantil, publicó en su revista (<https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/I-XVI-ESP-GUIA-SIST-RETENCION-WEBOP.pdf>), El artículo “sistemas de retención infantil imprescindibles para su seguridad”, afirmando que el uso de cinturones de seguridad reduce en un 50% el riesgo de muerte y un 75% las lesiones, además asegura que “*los menores deben viajar correctamente sentados en un sistema de retención infantil (SRI) adecuado a su talla y peso. los expertos indican que el 75% de las muertes infantiles y el 90% de los daños graves que se producen en un accidente de tráfico se podrían evitar si los más pequeños viajaran en su correspondiente sillita*”. En tal sentido el proyecto representa una gran oportunidad para garantizar la seguridad vial de los niños que se transportan en vehículos de 4 ruedas, quedando pendiente establecer medidas que eviten el transporte de niños en motocicleta ya que no existe un sistema de retención o elemento alguno que pueda proteger la vida de los menores en este tipo de vehículos, cuando un ocupante ni siquiera alcanza el apoyapiés, queda en total peligro.

5. En relación con la conducción de motocicletas y bicicletas, adiciona el Código Nacional de Tránsito para que exista la obligación de las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas que serían adicionales a la infraestructura vial existente, establece el conteo obligatorio de las motocicletas que atraviesen el peaje.

En relación con el diseño y uso de carriles preferenciales en Colombia no existen estudios que concluyan la disminución de la siniestralidad respecto de las motocicletas cuando transitan en carriles especiales.

En cuanto a las bicicletas, el uso de carriles preferenciales ha mejorado la movilidad en algunas ciudades y sí se puede evidenciar que el uso de estos carriles protege la vida del ciclista. Sin embargo, es necesario destacar, que la instalación de carriles exclusivos no puede significar la *segregación* de los ciclistas. Con la expedición de la Ley 1811 de 2016, *Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*, los ciclistas además de tener prelación,

pueden compartir la vía con otros vehículos, sin importar que existan o no carriles preferenciales.

6. Modifica el párrafo el párrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022 con el fin de limitar de velocidad máxima, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina a 30 kilómetros por hora de manera general y de 20 kilómetros por hora en ciclovía o cicloruta.

La Ley 2251 estableció que en las vías urbanas las velocidades en ningún caso, podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora y en zonas escolares y residenciales treinta (30) kilómetros por hora. Sin embargo, el párrafo 1 dispone que las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h. Con lo anterior, es evidente que debe reformarse la norma para que el límite de velocidad de las patinetas y bicicletas efectivamente se reduzca para hacerlo mucho más seguro.

B. Bloque relacionado con la licencia de conducción

1. Propone modificaciones a los trámites asociados a la obtención de la licencia de conducción, permitiendo que el examen médico previo a la obtención se realice *“cualquier profesional con tarjeta profesional vigente para su área de experticia”*, señalando que los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de caducidad de 8 años, y que el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, elaborará un programa general de formación académica teórico y práctico para obtener la licencia de conducción, que tendrá una duración entre tres y doce meses. Reduce la vigencia de la primera licencia de 10 a 2 años y establece que para los conductores “noveles” el trámite de renovación sea gratuita y que el Ministerio reglamente nuevamente lo relacionado con lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción.

Desde la expedición de la Ley 769 de 2002, la aptitud física, mental y de coordinación motriz son evaluadas por los Centros de Reconocimiento de Conductores, que a su vez han sido auditados por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), bajo normas y estándares técnicos, esto hace del examen un ejercicio estandarizado y se limita la subjetividad que puedan tener los profesionales de la salud que intervienen.

Si bien aún existen falencias en el proceso de evaluación, el proceso se ha fortalecido al haber pasado de un simple certificado médico a una evaluación certificada en el marco de una norma técnica y con la evaluación reglada de varios profesionales expertos en diferentes materias, bajo una amplia reglamentación, que va desde la idoneidad de los profesionales, hasta la regulación tarifaria a cargo del Ministerio de Transporte. La expedición de certificados por “cualquier profesional”, impide no solo el control de dicha actividad, sino que también podría representar un retroceso en los mecanismos para garantizar la idoneidad de los conductores. Por lo que la propuesta no se considera viable para mejorar la seguridad vial.

C. Bloque de acciones estatales:

7. Establece la obligación de la Supertransporte, en conjunto con el Ministerio, de expedir un **protocolo obligatorio para el transporte escolar** en el que, como mínimo se tenga en cuenta el uso de los sistemas de retención y las condiciones de seguridad, que establezca condiciones especiales para el transporte escolar, en zonas de difícil acceso, así como la *Posibilidad* para el Gobierno Nacional, del diseño de un programa que garantice la gratuidad desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativo, en el que se reconozcan las particularidades geográficas y culturales.

Al respecto, es necesario destacar que la movilidad escolar segura debe predicarse en todos los modos de transporte, no necesariamente es motorizada. Sobre el transporte escolar, la Ley 2033 de 2020 , *Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso*, estableció una excepción que será otorgada por el Ministerio de Transporte para que los municipios puedan contratar personas naturales y/o jurídicas, con el propósito de prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales de transporte y bajo el régimen de contratación pública, en lugares donde se requieran medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación de la población, norma que ya fue reglamentada y que en gran medida tiene como propósito reconocer las particularidades geográficas y culturales de las regiones. Sobre el transporte o movilidad escolar es procedente destacar que todas las acciones para proteger la vida de los escolares son necesarias, en tal sentido debe tenerse en cuenta no sólo el transporte motorizado, sino también existir medidas que protejan a los escolares que asisten a las instituciones caminando o en otros medios transporte.

8. Ordena la obligación de **georreferenciar los siniestros viales a través** de los Informes Policiales de Tránsito – IPAT que se registran en el RUNT, ordenando que el Ministerio de Transporte garantice que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten la información de la siniestralidad y que a su vez, el Ministerio de Salud y Protección Social garantice a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, también de forma gratuita.

El artículo 144 de la ley 769 de 2002, dispone que, en caso de un siniestro vial, la autoridad que acuda deberá levantar un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, que deberá contener entre otras cosas el lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho. El Ministerio de Transporte reglamentó dicho Informe (IPAT- Informe Policial de Accidentes de Tránsito), a través de la resolución 11268 de 2012, en la que se exige a quien tiene la obligación de diligenciarlo, establecer las coordenadas del siniestro. De conformidad con la RAE, Georeferenciar, es *asignar a un punto una ubicación espacial concreta en un sistema de coordenadas geográficas*. Respecto de la necesidad de compartir información entre entidades, el artículo 113 de la Constitución Política, consagra como base fundamental de la organización de los poderes públicos y de las relaciones jurídicas entre ellos, la exigencia de su colaboración armónica, en estos términos, que en

lo esencial se encontraban en la Carta de 1886 así: "Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines". En desarrollo de este mandato constitucional, el artículo 6° de la ley 489 de 1998 define el principio de coordinación en estos términos:

"Artículo. 6° Principio de coordinación. En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades estatales para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares." Lo anterior se destaca para resaltar que existiendo o no disposición legal sobre la información de los informes (IPAT), ya existe un marco normativo que obliga a las entidades a trabajar armónicamente y compartir la información requerida para el ejercicio de funciones.

9. Propone la posibilidad de que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estructure un **modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales** que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial **con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial**, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.

La propuesta constituye un modelo de colaboración "optativo", para que la Agencia analice si resulta procedente o no, financiar la ejecución de los planes, sin embargo, se requiere que el Ministerio de Transporte como encargado de establecer las políticas en materia de Transporte, fije unas reglas para garantizar la realización de convocatorias y sus correspondientes reglas de tal forma que sea conocido por los municipios y se generen incentivos con la participación.

10. Dispone que **Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte**, puesto en marcha en virtud de los artículos 22 de la Ley 2050 de 2020, el artículo 15 de la Ley 2251, se amplíe a todos los vigilados. prohibiendo la participación o administración estos mecanismos a quienes tengan el carácter de vigilado y propone una metodología para determinar la tarifa de estos sistemas de vigilancia.

Sobre los sistemas de control y vigilancia, las Leyes 2050 de 2020 y 2251 de 2022, ya ordenaron a la Superintendencia de Transporte, adjudicar, bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de tales los sistemas. Además, señala que tales sistemas asegurarán y auditarán el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial, es procedente mejorar este tipo de controles, sin embargo, debe quedar claro que la realización de las actividades de control y vigilancia que desarrolla la Superintendencia no

pueden ser practicadas por terceros que les presten servicios a los vigilados, es decir no podrían ser “juez y parte” de las actividades de vigilancia.

11. En la última versión del proyecto se incorporó un artículo (modificatorio del actual artículo 72 de la Ley 769 de 2002), para crear reglas especiales para la inmovilización y **remolque de vehículos inmovilizados**, estableciendo la posibilidad en las vías rurales para que vehículos diferentes a grúas puedan remolcar a otro. **Sería posible transportar varias motocicletas** inmovilizadas al tiempo siempre y cuando se controle de parte de la autoridad de tránsito dicha capacidad y **sólo cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar** y ordena que **el cobro sea ser dividido en partes iguales**, es decir entre los propietarios de las motocicletas inmovilizadas.

Sobre el uso de grúas, el artículo 72 de la Ley 769, no dispone situaciones especiales para la movilización de vehículos inmovilizados. Al respecto, se deben tener en cuenta que existen municipios que desarrollan la inmovilización con vehículos oficiales (propios), además la responsabilidad de lo que le suceda al vehículo ya se encuentra en cabeza del Organismo de Tránsito, ya sea que se haga directamente por la entidad, o porque se contrate, sobre los costos que pudieran generarse, si el servicio es contratado, la estructuración de los contratos y su ejecución, dependen de las particularidades de cada municipio, la disponibilidad o uso que se le dé a los vehículos (Grúas) y en general a las particularidades de la operación, con lo cual pareciera que una medida con carácter de Ley pudiera afectar las operaciones realizadas por las autoridades para el cumplimiento de sus funciones.

12. Crea una **ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito** a cargo del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social para promover los mecanismos efectivos de acceso a programas que incentiven asistencia psicosocial, atención en salud, generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.

La Ley 1702 de 2013, estableció como función de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Entre otras, ejercer como función. “7.6. Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito ECAT”. De lo anterior se colige que ya existe disposición legal que contempla un programa de atención a víctimas. Además, el Decreto 1430 de 2022, Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231, establece que dentro de las áreas de acción y objetivos del plan se encuentra la de mejorar el acompañamiento a las víctimas en su numeral 4, sí:

ARTÍCULO 2. Áreas de acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, así: la Agencia Nacional de Seguridad Vial Atención integral a las víctimas de siniestros viales

1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).

3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

Visto lo anterior, el programa que se pretende con el proyecto de Ley debe ajustarse a las anteriores disposiciones.

13. Crea el centro nacional automatizado de detección y tratamiento de multas por infracciones a las normas de tránsito, para ello establece que **el Gobierno Nacional reglamente las condiciones** para la creación y operación de un Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones a las Normas de Tránsito en las vías nacionales, que tendría como fines principales entre otros, la detección de infracciones, identificación de los de vehículos, notificación de infractores, gestionar el cobro y recaudo de las multas, señalando que la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará los puntos y tramos críticos para la instalación de los dispositivos de control, de acuerdo con los análisis de siniestralidad vial con resultado de muerte o lesión, disponiendo que **la competencia para conocer de tales faltas sea de la Superintendencia de Transporte y que los dineros recaudados ingresen al Presupuesto General de la Nación una vez descontado los costos para la operación del Centro**. Dicho Centro también operaría en las vías municipales y departamentales, urbanas y rurales de los entes territoriales, donde no existan Organismos de Tránsito o no tengan cobertura o capacidad los Cuerpos Operativos de Control, en cuyo caso se trasladará al municipio donde ocurrió la infracción el cincuenta por ciento (50%) del valor restante del recaudo.

El control es parte fundamental en la implementación de límites de velocidad más seguros, la Organización Panamericana de la Salud ha manifestado en diferentes escenarios que parte de un control efectivo consiste en complementar el control en vía de los agentes de tránsito, con sistemas de Detección Automática de infracciones, su principal propósito es la disuasión de comportamientos de riesgo, y deben entenderse como un instrumento para prevenir siniestros y aumentar el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, estos dispositivos no recaudan dinero, recaudan vidas. El propósito final es ubicarlas en puntos críticos de la malla vial donde han ocurrido siniestros históricamente, o en donde la exposición al riesgo de los actores vulnerables de la vía es elevada. Al respecto, se considera que la propuesta es acertada. Sin embargo, se proponen algunos cambios con el propósito de facilitar la operación de dicho Centro.

14. Establece un proceso de **notificación del vencimiento del SOAT**, al último propietario registrado, que debe reglamentar el Ministerio de Transporte.

En la actualidad más del 50% de los vehículos registrados en Colombia no cumplen con la obligación de adquirir el seguro obligatorio, como tampoco de la realización de la revisión tecnomecánica, el Ministerio de Transporte ha adelantado campañas en las que incluso se les envían mensajes a los propietarios, la propuesta puede reforzar las medidas para evitar el incumplimiento.

15. Ordena al Gobierno Nacional para **diseñar una política pública de educación y prevención vial**, que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector, que debe ser reglamentada en un periodo de 6 meses una vez expedida la Ley, así como formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación

Al respecto es importante destacar que la Ley 1503 de 2011 Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, incorporó los siguientes lineamientos frente a la educación vial, que fueron reglamentado por el Decreto Nacional 2851 de 2013, así:

“Artículo 3°. Educación Vial.

. La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

- 1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.*
- 2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.*
- 3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.*
- 4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.*

Artículo 4° Adiciónese un literal (i) al artículo 13 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 13.

Objetivos comunes de todos los niveles. Es objetivo primordial de todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructuradas encaminadas a:

- a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;*

- b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los Derechos Humanos;
- c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;
- d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;
- e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;
- f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;
- g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo, y
- h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos;
- i) **El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.**

Artículo 5° Adiciónese un literal (f) al artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 14. Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con:

- a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política. Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;
- b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;
- c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;
- d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y
- e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad;
- f) **El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para avaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.**

Parágrafo 1°.

El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios.

Parágrafo 2

°. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos educativos a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

Artículo 6. *Adiciónese un literal (k) al artículo 16 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:*

Artículo 16.

Objetivos específicos de la educación preescolar. Son objetivos específicos del nivel preescolar:

- a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;*
- b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lecto-escritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;*
- c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;*
- d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;*
- e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;*
- f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;*
- g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;*
- h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;*
- i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y*
- j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud;*
- k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, respeto a las normas y autoridades, y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.***

Artículo 7°. *Adiciónese un literal (i) al artículo 30 de la Ley 115 de 1994 y adiciónense dos literales, con los que el artículo 30 quedará así:*

Artículo 30. Objetivos específicos de la educación media académica. Son objetivos específicos de la educación media académica:

- a) La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;*
- b) La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;*
- c) La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;*

- d) *El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;*
- e) *La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;*
- f) *El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;*
- g) *La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;*
- h) *El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), ñ) del artículo 22 de la presente ley;*
- i) **La formación en seguridad vial.**

Con lo anterior queda evidenciado que ya existe un marco normativo con amplias medidas para fortalecer la educación vial en todos los niveles educativos.

- 16.** También ordena **política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas**, en especial el IVA en los elementos de seguridad personal y su acompañante y la actualización de las características técnicas de señalización, de acuerdo a la normativa internacional vigente.

Teniendo en cuenta que las excepciones al pago del impuesto IVA, deberían ser incorporados en una Ley tributaria, solicitaremos retirar la propuesta.

- 17.** Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

El Decreto 1081 de 2015, Sector Presidencia de la República es determinante en señalar la planeación sobre la expedición de regulaciones que deben ser expedidas por los Ministerios y en general por los responsables de la regulación, así:

ARTÍCULO 2.1.2.1.20. Agenda regulatoria. *Los ministerios y departamentos administrativos cabeza de sector publicarán en la sección normativa de sus sitios web, o en aquella que haga sus veces, y en cualquier otro medio de que dispongan para el efecto, a más tardar el 31 de octubre de cada año, un proyecto de agenda regulatoria con la lista de los proyectos específicos de regulación que previsiblemente deban expedirse en el sector durante el año siguiente.*

La entidad responsable valorará los comentarios que durante el mes siguiente reciba de los ciudadanos y grupos de interés, y publicará la agenda regulatoria a más tardar el 31 de diciembre de cada año.

Copia de las agendas regulatorias de los ministerios y departamentos administrativos cabeza de sector se remitirá a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República dentro de los primeros cinco (5) días del mes de enero en archivo físico y electrónico.

En todos los casos, de manera previa a la publicación de un proyecto específico de regulación, la entidad originadora de la norma deberá constatar que el proyecto se encuentra incorporado en la agenda regulatoria. De dicha circunstancia se dejará constancia en la certificación de que trata el numeral 1.1 del artículo 2.1.2.1.6 del presente Decreto.

Los ministerios y departamentos administrativos cabeza de sector podrán introducir modificaciones a la agenda regulatoria, informándolas previamente a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República.

La agenda regulatoria, junto con las modificaciones, deberá permanecer visible durante todo el año en el sitio web de la entidad.

PARÁGRAFO. *La agenda regulatoria deberá elaborarse por el servidor público responsable designado al interior de la entidad y presentarse en el formato suministrado por el Departamento Administrativo de la Función Pública."*

ANÁLISIS TÉCNICO

A continuación, se analizan uno a uno los artículos propuestos y se desarrollan las posibles propuestas para consideración de los honorables congresistas.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO, 233 DE 2023 CÁMARA	PROPUESTA/COMENTARIO
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 una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente	No se realiza propuesta alternativa.

<p>peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.</p>	
<p>Artículo 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructura vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de las zonas urbanas y rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</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, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p>	<p>No se realiza propuesta alternativa.</p>
<p>Artículo 3º. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones:</p> <p>- Sistema de retención infantil (SRI): Conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes</p>	<p>No se realiza propuesta alternativa.</p>

<p>flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Está diseñado para reducir el riesgo del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo.</p> <p>- Sistema reforzado de retención infantil (SRIR): Dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</p> <p>- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.</p>	
<p>Artículo 4º Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de seguridad. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de ocupantes superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas así la tarjeta de propiedad del vehículo señale un número superior de ocupantes.</p> <p>En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.</p> <p>PARAGRAFO: A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que</p>	<p>Artículo 4º Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Con las excepciones que determine el Ministerio de Transporte, los vehículos automotores deberán contar con cinturones de seguridad en todas sus sillas, acorde con el número de ocupantes registrados para cada vehículo. En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los</p>

<p>sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p>	<p>vehículos registrados que no cuenten con cinturones.</p> <p>Parágrafo 2. Quedan exceptuados de la instalación de cinturones de seguridad los vehículos de transporte masivo y/o colectivo municipal.</p>	
<p>Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor. Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin.</p> <p>Las condiciones y características de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así:</p> <p>E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los</p>	<p>Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos vehículos de servicio particular, los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.</p> <p>Las condiciones y características de los cinturones de seguridad y de las sillas de retención infantil, en los vehículos de servicio público, así como el desempeño del sistema de retención infantil para todo tipo de vehículos, así como las condiciones del transporte de niños en motocicleta, deben ser reglamentadas por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular”.</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así: E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento</p>	

<p>asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p>	<p>delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p>
<p>Artículo 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de retención y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo: La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.</p>	<p>Artículo 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de retención y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo: La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.</p>
<p>Artículo 7°. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional podrá diseñar un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.</p> <p>Parágrafo. El programa a que se refiere el presente artículo, se articulará con los mecanismos de transporte, de carácter campesino, étnico y comunitario, obedeciendo y respondiendo a las particularidades geográficas y culturales de cada región del país.</p>	<p>Artículo 7°. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional podrá diseñar un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos, que hará parte de las estrategias implementadas por el Ministerio de Educación y/o las entidades territoriales, para garantizar la permanencia y el acceso de los niños, niñas y jóvenes al sistema educativo.</p> <p>Parágrafo. El programa a que se refiere el presente artículo se articulará con los mecanismos de transporte, de carácter</p>

	campesino, étnico y comunitario, obedeciendo y respondiendo a las particularidades geográficas y culturales de cada región del país.
<p>ARTÍCULO 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>Se deberá garantizar como mínimo el cumplimiento de los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO2 de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organizaciones de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.</p>	<p>Artículo 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, el Ministerio de Transporte establecerá de manera gradual y progresiva los plazos y condiciones para que los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores cumplan con los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29, que de acuerdo al análisis técnico que desarrolle la Agencia Nacional de seguridad Vial se considere necesariamente aplicable para conseguir la reducción de la cantidad de víctimas por siniestros viales. .</p>

<p>Artículo 9°. Modifíquese el párrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional defina, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p>	<p>Artículo 9°. Modifíquese el párrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional defina, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará los actos administrativos que contengan los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p>
<p>Artículo 10°. Modifíquese el párrafo del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1°, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de un examen práctico de conducción y de una certificación aportada por el solicitante, con los debidos soportes, que permitan validar la capacidad de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización. La certificación de que trata el inciso anterior podrá ser emitida por cualquier profesional con</p>	<p>Se solicita eliminar el artículo por considerar que desmejora las posibilidades de control y seguimiento; dejar la certificación a Cualquier profesional genera una disminución en las exigencias actuales, conforme al análisis jurídico expuesto anteriormente.</p> <p>Sobre la propuesta de "datos negativos", se resalta que las personas que no cumplen con los requisitos médicos, pueden solicitar la realización de un nuevo examen en cualquier tiempo, cuando sus condiciones se modifiquen, lo que sucede por ejemplo cuando inician un tratamiento médico, mejoran sus gafas, se someten a programas de rehabilitación, por ello, la propuesta es confusa y podría generar oposición al deber de pagar las multas de tránsito que, en todo caso cuentan con periodo de caducidad de un año y de prescripción de 5 años, es decir que actualmente existen normas más favorables.</p> <p>Sobre los programas de capacitación, ya existe Ley (1702 de 2013), que establece la articulación del Ministerio de Educación con el Ministerio de Transporte, para garantizar la educación vial en todos los niveles educativos,</p>

<p>tarjeta profesional vigente para su área de experticia. Los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de caducidad de 8 años, exceptuando las multas y sanciones por infracciones relacionadas con la conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias psicotrópicas.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a un año de entrada en vigencia de esta ley, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, elaborará un programa general de formación académica teórico y práctico para obtener la licencia de conducción, que tendrá una duración entre tres y seis meses, y entre seis y doce meses cuando esta sea para la operación de un vehículo de uso público, industrial y comercial, con los respectivos niveles y la intensidad horaria para cada caso, que será implementado por las entidades públicas autorizadas en este artículo.</p>	<p>además la Ley 1503 de 2011, contiene disposiciones especiales para cada nivel educativo. En todo caso, la duración de los cursos no garantiza la calidad de los mismos.</p>
<p>Artículo 11. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo 3°. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, los de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos actores vulnerables de la vía.</p> <p>La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.</p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no</p>	<p>Se solicita eliminar el artículo.</p> <p>En cuanto a los costos de la renovación, el Código Nacional de Tránsito establece en cabeza de los Consejos Municipales y Asambleas Departamentales, establecer las tasas que se cobran por los respectivos derechos. Por ello esta medida puede afectar los ingresos de los entes territoriales.</p> <p>Existe una imprecisión sobre la “gratuidad” de la renovación de la licencia de un “novel”, esto por cuanto si realiza una “renovación”, es porque ya no es “novel”, es decir sería su segunda licencia.</p> <p>En la actualidad la facultad del Ministerio de Transporte para regular las categorías de las licencias de conducción y las restricciones de los conductores, es amplia y no requiere modificación</p>

<p>concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos motorizados de dos ruedas que atraviesan el peaje.</p>	
<p>Artículo 12. Adiciónese un párrafo al artículo 9° de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo. Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.</p> <p>El Gobierno nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.</p>	<p>Se solicita eliminar el artículo. No existe evidencia técnica que demuestre la reducción de la siniestralidad de vehículos tipo motocicleta con la creación de carriles exclusivos.</p> <p>Adicionalmente establecer este tipo de obligaciones para TODOS los municipios iría en contravía con los principios del mismo proyecto de Ley que busca reconocer las diferencias en el territorio, especialmente en relación con su presupuesto.</p> <p>Respecto del conteo de las motocicletas, las concesiones viales recientemente estructuradas incluyen dicha obligación, en las demás se vienen revisando e implementando los mecanismos para su implementación</p>
<p>Artículo 13. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 12° de la Ley 2251 de 2022.</p> <p>Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y ciclorruta será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p>	<p>Se solicita eliminar el artículo, ya se cuenta con una reglamentación que contiene las exigencias propuestas.</p>

Artículo 14. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito (IPAT) deben realizar, de manera obligatoria, la identificación, diligenciamiento y el reporte de las coordenadas geográficas de cada siniestro vial al sistema RUNT. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos y tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).

Parágrafo 1°. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de

Artículo 14. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito – IPAT, **están obligados al reporte de la totalidad de los datos exigidos por el correspondiente formato adoptado por el Ministerio de Transporte.** El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos y tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).

Parágrafo 1: Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de

<p>lesionados, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.</p> <p>Parágrafo 2º. Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p>	<p>lesionados, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p>
<p>Artículo 15. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas</p>	<p>Artículo 15. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá estructurar un modelo de financiación <u>total o parcial</u> dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la financiación, entre ellas las reglas para sus convocatorias, de manera tal que se incentiven el ejercicio de acciones efectivas para reducir la siniestralidad.</p>
<p>Artículo 16. Adicionar un inciso al Parágrafo del Artículo 22 de la Ley 2050 de 2020 del siguiente tenor: La Superintendencia de Transporte no podrá contratar la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de control y vigilancia con personas que directamente o por interpuesta persona, tengan el carácter de organismo de apoyo al tránsito, autoridad de tránsito o quienes en virtud de contratación o delegación, de acuerdo con lo previsto por el Código Nacional de Tránsito, presten o hayan prestado servicios durante los dos (2) años anteriores a la firma del contrato o convenio a algún organismo de tránsito.</p>	
<p>Artículo 17. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 72. Remolque y transporte de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por</p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo, el servicio de grúa para vehículos inmovilizados debe corresponder a un análisis técnico, en el que se reconozcan las particularidades de cada ente territorial.</p>

<p>otro vehículo, solo para que despeje la vía. Las motocicletas solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin. En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas: Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial. No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas. El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas. No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez. Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías. En caso de transportar motocicletas inmovilizadas a tiempo el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.</p>	
<p>Artículo 18. Ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los ministerios de Trabajo y Salud y Protección Social crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito, la cual deberá como mínimo promover los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, así como programas de asistencia psicosocial y de atención en salud. Además, la ruta contará con estrategias que tengan como finalidad la</p>	<p>La ruta de acompañamiento deberá armonizarse con las medidas que la Agencia Nacional de Seguridad Vial adopte en cumplimiento de la Ley 1702 de 2013 y del Plan Nacional de Seguridad Vial.</p>

generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.	
Artículo 19. Educación y prevención. El Gobierno nacional tendrá un plazo de 6 meses para diseñar una política pública de educación y prevención vial que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector.	Se solicita eliminar el artículo. Sobre los programas de capacitación, ya existe Ley (1702 de 2013), que establece la articulación del Ministerio de Educación con el Ministerio de Transporte, para garantizar la educación vial en todos los niveles educativos, además la Ley 1503 de 2011, contiene disposiciones especiales para cada nivel educativo. En todo caso, la duración de los cursos no garantiza la calidad de los mismos
Artículo 20. Actualización de señalización horizontal. El Ministerio de Transporte con el objetivo de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad vial deberá actualizar las características técnicas de señalización horizontal y pintura antideslizante, la cual deberá ser clara, intuitiva y segura, así como la demarcación de infraestructura vial en todas las carreteras del país, de acuerdo a la normativa internacional vigente	Sin observaciones.
Artículo 21. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, definirá una política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA.	Se solicita eliminar el artículo, la modificación de los aranceles debe supeditarse a una norma de carácter tributario.
Artículo 22. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Sin observaciones.

ANÁLISIS FINANCIERO

En el análisis realizado encontramos que los programas de transporte escolar y apoyo a las víctimas que se proponen en el proyecto pueden articularse con el programa de permanencia que desarrollan las autoridades de educación, de manera tal que si se articulan los programas no se requiere aumentar los recursos.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Conforme se estableció en el análisis técnico de cada artículo que precede, respecto de los artículos 1,2,3 no se proponen alternativas puesto que se encuentran alineados a los objetivos de desarrollo sostenible adoptados por las Naciones Unidas.

Respecto de los artículos 4 y 5, sobre sistemas de protección (cinturones de seguridad y sillas de retención infantil), debido a que la implementación de estos equipos tiene un alto componente técnico, se propusieron algunas mejoras en el sentido de ampliar las facultades reglamentarias del Ministerio de Transporte, lo cual permitirá implementar los cambios de manera técnica, garantizando el menor impacto económico y maximizando los beneficios. Así mismo existen situaciones especiales por ejemplo para los vehículos de transporte masivo.

En relación con el artículo 6 sobre el protocolo para el transporte de niños al Colegio, se propone eliminar el límite de tiempo de reglamentación de 6 meses con el objetivo de permitir un tiempo suficiente para emitir la reglamentación técnica, ya que toda reglamentación debe agotar consulta con otras entidades, publicarse y atender observaciones, lo cual puede superar el límite establecido en el proyecto.

Se precisa en artículo 7, sobre programas para el transporte de niños en condición de vulnerabilidad, que Colombia ya cuenta con acciones efectivas que contienen estrategias para garantizar la permanencia escolar, con lo cual es necesario que los programas propuestos encuentren aplicabilidad en los mecanismos que en la actualidad existen para ofrecer de forma gratuita o por lo menos más económica, el transporte escolar con lo cual tales programas serán más seguros y se garantizará la seguridad en los existentes.

Respecto del artículo 8 y 9, se proponen cambios, si bien las Naciones Unidas recomiendan la adopción de reglamentos técnicos, también es necesario dejar en cabeza del Ministerio de Transporte, la adopción gradual y progresiva de los mismos.

Se solicita la eliminación de los artículos 10, 11, y 12. El artículo 10 permitiría que la certificación médica se otorgue sin control, por cualquier profesional de la salud, en la actualidad es un grupo de profesionales quienes dan una opinión basada en cada especialidad y es un proceso controlado. El artículo 11 es confuso puesto que una persona que renueva la licencia ya no sería un “conductor noble”, además en la actualidad se renueva la licencia cada 10 años.

Se solicita la eliminación del artículo 12, por considerar que la existencia de carriles exclusivos depende tanto del presupuesto como de las prioridades que establezca un municipio en virtud de su autonomía territorial. Además, ya se cuenta con la normatividad necesaria para subir el estándar de motocicletas de manera escalonada.

Se propone una modificación al artículo 14, aunque ya en el formato adoptado se dispone la georreferenciación, es necesario dejar plasmado quien levanta el informe *georeferencie* el

lugar de forma tal que se evite la equivocación y se mejore la calidad de los datos para la toma de decisiones.

En cuanto al artículo 15, con el objeto de dar transparencia a un modelo de financiación que la Agencia decida ejecutar, se propone que las reglas y en especial la convocatoria se reglamente por el Ministerio, de manera tal que sea conocido en todo el país y se motive a los municipios más alejados para la posible aplicación para más municipios.

Sobre el artículo 16 del Sistema de Control y Vigilancia de la SUPERTRANSPORTE se solicita simplificar el artículo dejando claro que la aplicación de las leyes que rigen la materia y que establecieron la contratación de estos servicios, debe hacerse de forma tal que no se realicen actividades de vigilancia por parte de vigilados o de contratistas de vigilados, limitando su aplicación a los contratos celebrados los últimos dos años.

Se solicita eliminar el artículo 17 toda vez que es contrario a otros artículos del mismo proyecto.

Respecto de los programas de acompañamiento a las víctimas la Organización de las Naciones Unidas invita a los países miembros a establecer acciones positivas en favor de las víctimas por siniestros viales, con el objetivo de disminuir el impacto negativo en la familia, en especial el impacto económico que conlleva la muerte de personas en edad productiva. Considerando que ya existen normas que establecen la existencia de programas especiales, como lo es la ley 1702 de 2013, se solicita que los mencionados programas se articulen con otros que deben existir por mandato legal en cabeza de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el decreto del Plan Nacional de seguridad vial.

Sobre el artículo 19 se solicita su eliminación, ya que la Ley 1503 de 2011, política pública de educación en seguridad vial que además modificó la ley general de educación, establece la educación vial en todos los niveles educativos. Respecto al artículo 21 de beneficios tributarios para la disminución de tributos en los elementos de protección personal para motociclistas, tales medidas deben ser adoptadas en una norma de carácter tributario.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?

Si _____ No X

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde.
Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si _____ No _____

VIABILIDAD DEL PROYECTO

Viable con las modificaciones propuestas al articulado _X_

Comentarios adicionales sobre la viabilidad del proyecto de Ley:

Atentamente,



WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel, Asesora Despacho Ministro de Transporte *[Signature]*
Carlos Eduardo Enriquez Caicedo, Viceministro de Transporte *[Signature]*

Revisó: Flavio Mauricio Mariño Molina, Jefe Oficina Asesora Jurídica *[Signature]*
Lina María Margarita Huari Mateus- Subdirectora de Transporte (E) VMT *[Signature]*
Yadira Cienfuegos Silvera – Asesora Despacho Ministro de Transporte *[Signature]*

Consolidó: Catalina Posso, Oficina Enlace Congreso *[Signature]*