

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA
CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA
VEINTIOCHO (28) DE NOVIEMBRE DE 2023, AL PROYECTO
DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO- 233 DE 2023
CÁMARA**

***“POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS
DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD
DE LOS INDIVIDUOS, MEDIANTE UNA MOVILIDAD SEGURA,
SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y
SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”***

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Capítulo I
Objeto y Principios Generales**

Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar los derechos a la vida, la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de las zonas urbanas y rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.

Artículo 2. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Sin perjuicio de los principios establecidos en las leyes 769 de 2002 -modificada por la Ley 1383 de 2010- 1503 de 2011 -modificada por la Ley 1811 de 2016- y 2251 de 2022, las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado; 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 la infraestructura de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas y privadas abiertas al público.

Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de las zonas urbanas y rurales, con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.

Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

Capítulo II

Sistema de Protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas

Artículo 3. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones:

- Sistema de retención infantil (SRI): Conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Está diseñado para reducir el riesgo del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo.

- Sistema reforzado de retención infantil (SRIR): Dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.

- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82. Cinturón de Seguridad. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de ocupantes superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas, así la licencia de tránsito del vehículo señale un número superior de ocupantes.

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.

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

Parágrafo. A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte

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

Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor. Los menores de doce (12) años de edad, con una estatura inferior a ciento cincuenta (150) centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin.

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.

Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.

Parágrafo 1. Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a ciento cincuenta (150) centímetros se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así:

E.5. Aquellos conductores que transporten menores de doce (12) años de edad de menos de ciento cincuenta (150) centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de quince (15) meses. Se les inmovilizará el vehículo.

Para lo dispuesto en el presente literal se debe tener en cuenta lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 82 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 6. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Superintendencia de Transporte, reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de sujeción y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.

Parágrafo. La reglamentación de que trata el presente artículo considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.

Artículo 7. Transporte de niños, niñas y adolescentes en vehículos de dos ruedas motorizadas desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional deberá reglamentar las condiciones de viaje en motocicleta de niñas, niños y adolescentes. Será necesario especificar las condiciones técnicas para los menores que por su estatura no puedan pisar el posapies del vehículo. En el mismo sentido, para mejorar

la seguridad vial de los menores, se deberá considerar los sistemas de retención que garanticen una mejor estabilidad sobre la motocicleta, la reducción de la velocidad para prevenir probabilidades de siniestralidad con los pasajeros más vulnerables y el uso de todo el equipo de protección cuando se transportan en una motocicleta (casco, reflectivos, ropa adecuada, calzado). Lo anterior en un plazo máximo de 12 meses a partir de la aprobación de la presente ley.

Parágrafo. El reglamento a que se refiere el presente 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.

Artículo 8. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores, deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

Se deberá garantizar como mínimo el cumplimiento de los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO₂ de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.

El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.

Parágrafo. Sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2003 “Plan Nacional de Desarrollo Colombia: potencia mundial de la Vida”, todos los vehículos matriculados en Colombia y/o aquellos matriculados en el extranjero que ingresan temporalmente a Colombia, deben estar amparados por el SOAT y poseer la revisión Tecno-mecánica en el plazo legal establecido.

Artículo 9. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional defina, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.

Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Capítulo III

Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes

Artículo 10. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, los de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos actores vulnerables de la vía.

La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la

infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.

Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos motorizados de dos ruedas que atraviesan el peaje.

Artículo 11. Adiciónese un párrafo al artículo 9 ° de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:
(...)

Parágrafo. Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de Air Bags de acuerdo a la tecnología desarrollada, sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.

El Gobierno Nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.

Artículo 12. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 12° de la Ley 2251 de 2022.

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

Capítulo IV

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

Artículo 13. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito - IPAT 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 lesionados, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.

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.

Capítulo V Disposiciones Finales

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

Artículo 15. 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.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 72. Remolque y transporte de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

Las motocicletas sólo 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 si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías. En caso de transportar motocicletas inmovilizadas a tiempo el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.

Artículo 17. Ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los ministerios de Trabajo y Salud y Protección Social crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito, la cual deberá como mínimo promover los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, así como programas de asistencia psicosocial y de atención en salud. Además, la ruta contará con estrategias que tengan como finalidad la generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.

Artículo 18. Educación y prevención. El Gobierno Nacional tendrá un plazo de 6 meses para diseñar una política pública de educación y prevención vial que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector.

Artículo 19. Actualización de señalización horizontal. El Ministerio de Transporte con el objetivo de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad vial deberá actualizar las características técnicas de señalización horizontal y pintura antideslizante, la cual deberá ser clara, intuitiva y segura, así como la demarcación de infraestructura vial en todas las carreteras del país, de acuerdo a la normativa internacional vigente.

Artículo 20. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, definirá una política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA.

Artículo 21. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de las multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pagos por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 30 de diciembre de 2023, podrán acogerse por única vez, dentro de los seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, previo asistencia a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención debidamente registrado ante el RUN, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.

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

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

Artículo 22. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedara de la siguiente manera.

ARTICULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurar y auditara el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.

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

- a) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerara el valor del servicio contratado;
- b) Cuantificación de la inversión, construcción, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, tecnificación, modernización y desarrollo evolutivo;
- c) Estimación de la cantidad promedio de utilización y proyección de los servicios generadores de la tarifa de acuerdo con variables que afecten el sistema.

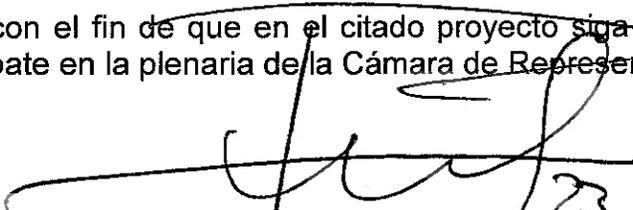
De conformidad con el Principio de Recuperación de Costos normado por la Constitución Política, se determinarán formas específicas de medición económica para su valoración y ponderación, teniendo en cuenta los insumos, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, su montaje, los factores de inversión, operación, tecnificación, modernización, desarrollo evolutivo, administración, mantenimiento, implementación, sostenimiento, reparación, actualización, renovación, cobertura, ampliación de servicios, capacitación, seguridad del sistema de la información, de su flujo y demás gastos asociados.

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá revisar periódicamente los criterios para la determinación de las tarifas considerando posibles mejoras del sistema o análisis de incidencia económica generado por una menor o mayor utilización de servicios por diferentes factores.

Artículo 23. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 28 de Noviembre de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley 142 DE 2022 SENADO- 233 DE 2023 CÁMARA ***“POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS, MEDIANTE UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*** ” (Acta No. 021 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 22 de Noviembre de 2023, según Acta No. 020 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario General

Elaboró:  Raquel Claudia Saenz Forero