Archivo

CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
22 MAY 24
9:05 pm

PROPOSICIÓN

De conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes de la Ley 5 de 1992, demás disposiciones concordantes, me permito presentar la siguiente proposición:

Archívese el Proyecto de Ley no. 142 de 2022 Senado y 233 – Cámara "Por el 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".

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
29 MAY 2024
APROBADO

Presentado por,

CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara por Santander

Jennifer Pedraza

Juan S. Gómez

Julia Miranda

N.L.

Carlos E. Osorio

Norman Bañol
MAIS

Leyla Rincón
Pacto Histórico

Andrés Cancimance López
Pacto Histórico

REPÚBLICA DE COLOMBIA

SENADO DE LA REPÚBLICA

DAVID LUNA SÁNCHEZ
PRIVADO

Archivo.

Bogotá D.C., 13 de marzo de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
20 MAR
APROBADO

Señor
ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

REFERENCIA: Proposición de **ARCHIVO** del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara - 142 de 2022 Senado, "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones".

Respetado señor Presidente:

Con fundamento en lo contemplado en la Ley 5 de 1992 y las normas concordantes, presento proposición de ***ARCHIVO*** del ***Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara - 142 de 2022 Senado***, "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones".

Lo anterior, teniendo en cuenta que, a pesar de que el proyecto contiene normas trascendentales en materia de seguridad vial, el portal "La silla vacía" ha publicado dos investigaciones periodísticas, con fecha del 1 de octubre de 2023[1] y 23 de octubre de 2023[2], en las cuales expone supuestos conflictos de interés con algunos apartados previstos en la iniciativa.

Cordialmente,

DAVID LUNA SÁNCHEZ
Senador de la República

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
13 MAR 2024
10:04am.

[1] https://www.lasillavacia.com/silla-nacional/clan-torres-hace-la-ley-y-la-trampa-en-millonario-negocio-de-transito/
[2] https://www.lasillavacia.com/en-vivo/toma-nuevo-impulso-el-proyecto-de-ley-que-beneficia-al-clan-torres/

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
3:58 P.M.

PROPOSICIÓN SUSTITUTIVA

Modifíquese el artículo 1 del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado - 233 de Cámara.

Artículo 1º. Objeto. ~~Garantizar~~ Proteger el 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, saludable e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en todo el territorio nacional, dentro de las zonas urbanas y rurales, ~~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.

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

Justificación:

La garantía de los derechos es y debe ser la misma para todos los nacionales, por lo tanto, los controles a los factores de riesgo que atentan contra la seguridad vial deben ser los mismos para todos, pues las leyes de la física actúan de la misma manera independientemente del lugar geográfico (ebriedad, velocidad, conductas temerarias). Las medidas de política pública con enfoque territorial deben tener como objetivo nivelar por arriba y no por abajo la mitigación de los factores de riesgo. Es decir, un enfoque diferencial no busca darles menos a los más vulnerables por su propia condición de vulnerabilidad.

Los municipios con menor infraestructura vial donde las vías de acceso son más difíciles, donde los vehículos muestran mayor vetustez mecánica y mayor desgaste como es el caso de las motos, donde los controles a conductas de riesgo son menos controlados es justo en esos municipios donde los factores de riesgo se multiplican.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 2

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
358-PE

PROPOSICIÓN DE MODIFICACION

Modifíquese el artículo 2º. del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara.

Artículo 2º. 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 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 vial, de la seguridad de los ~~vehículos terrestres motorizados~~ **vehículos automotores** 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 estos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 3

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2023

PROPOSICIÓN SUSTITUTIVA

Modifíquese el artículo 3º del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado - 233 de Cámara, el cual quedará así:

Artículo 3º. Sistema de Retención Infantil o SRI: Adiciónese al artículo 2 de la ley 769 de 2002 la siguiente definición:

El sistema de retención infantil o SRI es un dispositivo capaz de acomodar a un ocupante infantil dentro de un vehículo automotor en posición sentada o supina, diseñado específicamente para disminuir el riesgo de lesiones corporales limitando la movilidad del cuerpo causadas por el impacto resultado de una colisión o de desaceleración brusca del vehículo en marcha.

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

ART 3

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

Bogotá D.C, mayo de 2024

1

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: Proposición modificativa artículo 3 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo MODIFICAR EL ARTÍCULO 3 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara, de forma que quede así:

*"**Artículo 3º. 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 **o niña** ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño **o niña** 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."

Cordialmente,

ANIBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Liberal

Proyectó: LCPL

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY

4:10

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024
HORA

ART 4

PROPOSICIÓN SUSTITUTIVA

Modifíquese el artículo 4 del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara.

ARTÍCULO 4º Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82. Cinturón de seguridad. ~~Con las excepciones que determine el Ministerio de Transporte para los vehículos de los sistemas de transporte público masivo y estratégico,~~ Los vehículos automotores de 4 o más ruedas deberán contar con cinturones de seguridad homologados de tres puntas en todas sus sillas, acorde con el número de ocupantes registrados para cada vehículo. El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo sin excepción, en la Red Vial Nacional.

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 y traseros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.~~

En ningún caso los menores de doce (12) años podrán ocupar las sillas en la fila del conductor.

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

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 de tres puntas homologados y los sistemas homologados de retención infantil en los vehículos registrados que no cuenten con cinturones ni sistemas de retención infantil a la entrada en vigencia de esta ley.

~~**Parágrafo 2°:** Para los vehículos fabricados a partir del 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.~~

Parágrafo 2°. ~~A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados,~~ El Ministerio de Transporte ~~podrá~~ establecerá las excepciones para el uso del cinturón de seguridad para los vehículos de los sistemas de transporte público masivo y estratégico y transporte público colectivo municipal.

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 4

OCTAVIO CARDONA REPRESENTANTE A LA CÁMARA

Bogotá D.C. 22 de mayo del 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 4 proyecto de Ley No. 233 del 2023** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
Artículo 4º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: **Artículo 82. Cinturón de Seguridad.** 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 y traseros del vehículo en todas lasvías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales. Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. **Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte expedirá la	**Artículo 4º.** Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: **Artículo 82. Cinturón de Seguridad.** 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 y traseros del vehículo en todas lasvías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales. Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. **Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la

SECRE
22

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 vehículos registrados que no cuenten con cinturones. **Parágrafo 2º.** Para los vehículos fabricados a partir del 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. **Parágrafo 3º.** A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.	presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los vehículos **nuevos no** registrados ~~**que no cuenten con cinturones**~~ **y en vehículos registrados que por sus características no cuenten con cinturones de manera absoluta o parcial.** **Parágrafo 2º.** Para los vehículos fabricados a partir del 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. **Parágrafo 3º.** A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.

Cordialmente,

JOSE OCTAVIO CARDONA LEON
Representante a la Cámara por Caldas
Partido Liberal

Art 4

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

OCTAVIO CARDONA REPRESENTANTE A LA CÁMARA

Bogotá D.C. 22 de mayo del 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin de incorporar un parágrafo al artículo 4 proyecto de Ley No. 233 del 2023** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
Artículo 4º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: **Artículo 82. Cinturón de Seguridad.** 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 y traseros del vehículo en todas lasvías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales. Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. **Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la	**Artículo 4º.** Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: **Artículo 82. Cinturón de Seguridad.** 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 y traseros del vehículo en todas lasvías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales. Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. **Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la

SECRETARÍA GENERAL LEYES
22 MAY
3:26

presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los vehículos registrados que no cuenten con cinturones. **Parágrafo 2º.** Para los vehículos fabricados a partir del 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. **Parágrafo 3º.** A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.	presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los vehículos registrados que no cuenten con cinturones. **Parágrafo 2º.** Para los vehículos fabricados a partir del 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. **Parágrafo 3º.** A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad. **Parágrafo 4º. Los cinturones de seguridad que actualmente se encuentran instalados y en servicio en cumplimiento de condiciones técnicas existentes, no será obligatorio el cambio de estos**.

Cordialmente,

JOSE OCTAVIO CARDONA LEON
Representante a la Cámara por Caldas
Partido Liberal

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el **artículo 4° del Proyecto de Ley No. 233/2023 Cámara - 142/2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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 cual quedará así:

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

Artículo 82. *Cinturón de Seguridad.* ~~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 y traseros 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 1o. 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 vehículos registrados que no cuenten con cinturones.

Parágrafo 2o. Para los vehículos fabricados a partir del 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.

Parágrafo 3o. A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.

Juan E

ART 5.

Juan Manuel Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

SECRETARIA GENERAL
29 MAY
HORA:

PROPOSICIÓN

Elimínese el inciso segundo del artículo 5 del Proyecto de Ley *N° 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado* *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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 cual quedará así:*

.

~~**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.**~~

JUAN MANUEL CORTÉS

Representante a la Cámara

ART 5

SECRETARÍA GENERAL

29 MAY 2024

Proposición modificatoria:

Modifíquese el artículo 5 del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara, el cual quedará así:

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

Artículo 82 A. Transporte de niños en todos los 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 ausencia de dichos sistemas.~~

~~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 tecnología y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular.~~

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 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 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.~~

Ciro Rodriguez

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

OCTAVIO CARDONA REPRESENTANTE A LA CÁMARA

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 ABR 2024

Bogotá D.C. 29 de abril del 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 5 proyecto de Ley No. 233 del 2023** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	**Artículo 5º.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:
Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos los vehículos de servicio particular, 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 o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.	**Artículo 82 A. Transporte de niños.** En todos los vehículos de servicio particular, 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 o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.
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.	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.
Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o	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 1º.** 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 2º.** 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 inmovilizara 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.	sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo. **Parágrafo 1º.** 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 2º.** Se adiciona un literal al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, así: E.5. **Serán sancionados con multa** 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 inmovilizara 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.

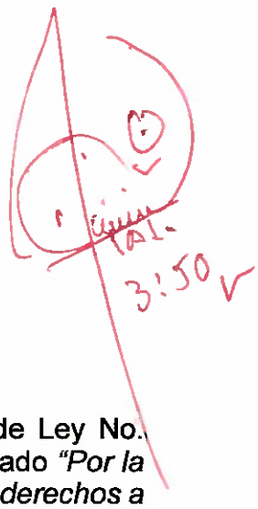
Cordialmente,

JOSE OCTAVIO CARDONA LEON
Representante a la ~~Cámara~~ por Caldas
Partido Liberal

CAMILO LONDOÑO
Representante a la Cámara
#LaFuerzaDeUnEquipo

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 5.



Bogotá D.C., 28 de mayo de 2024

Honorable Representante
DAVID ANDRÉS CALLE AGUAS
Presidente
Cámara de Representantes

Asunto: Proposición **modificatoria** al Proyecto de Ley No. 233 de 2024 Cámara – 142 de 2022 Senado *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, y se dictan otras disposiciones"*.

Modifíquese el artículo 5 del **Proyecto de Ley No. 233 de 2024 Cámara – 142 de2022 Senado** *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, y se dictan otras disposiciones"*, el cual quedará así:

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

Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos los vehículos de servicio particular, 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 o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.

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.

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.

Carrera 7 No. 8 - 68 Oficina 623B - Edificio Nuevo del Congreso - Bogotá
(601) 877 07 20 Ext. 3614 - 3615
juan.londono@camara.gov.co
@camilolondono13

Parágrafo 1º. 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 2º.** 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 inmovilizara 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.~~

Atentamente,

JUAN CAMILO LONDOÑO BARRERA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Alianza Verde

A 1 5

Partido de la Unión por la gente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Representante a la Cámara
Alexander Guarín
Departamento del Guainía 2022 - 2026

29 MAY 2024

AGS-663-2024 II

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

12.23

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento del Guainía y de conformidad con el artículo 113 y 114 de la ley 5ª de 1992, me permito presentar la siguiente proposición modificatoria del artículo quinto (5) del Proyecto de ley No.233 de 2023 ***"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"***, las modificaciones propuestas se resaltan en negrilla y subrayado en la siguiente tabla:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 5°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	**Artículo 5°.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:
Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos los vehículos de servicio particular, 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 o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.	**Artículo 82 A. Transporte de niños.** En todos los vehículos de servicio particular, los menores de doce (12) años de edad, con una estatura inferior a ~~ciento cincuenta (150)~~ **ciento treinta (130) 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.
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.	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.
Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de	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.	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 1°.** Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a ~~ciento cincuenta (150)~~ **ciento treinta (130)** 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:	**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 inmovilizara 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.	E.5. Aquellos conductores que transporten menores de doce (12) años de edad de menos de ~~ciento cincuenta (150)~~ **ciento treinta (130)** 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 inmovilizara 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.

Atentamente,

ALEXANDER GUARÍN SILVA
Representante a la Cámara por el Guainía

JUSTIFICACIÓN

Revisando de fondo la intención del proyecto de Ley, tiene un contenido social importante, que desde esta curul reconocemos y apoyamos plenamente. Pero queremos persuadirlo como ponente, con el fin de ampliar el enfoque protector que tiene para los menores, toda vez que ya con la altura de 150 centímetros, tiene la altura incluso de muchos adultos, sobre todo mujeres o hombres de talla pequeña, con lo que estarían entrando a un gasto a los propietarios de los vehículos innecesario, donde creemos muy respetuosamente que una altura de 130 o menos sería pertinente para implementar esta exigencia.

ART 5

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

REPRESENTANTE
CARLOS FELIPE QUINTERO

PROPOSICION MODIFICATIVA

PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO – 233 DE 2023 CÁMARA

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

Modifíquese el parágrafo 2 del artículo 5 del proyecto de ley, el cual, quedará así:

Parágrafo 2º. 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 inmovilizara el vehículo.~~

De los Honorables Representantes

CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE
Representante a la Cámara
Departamento de Cesar

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAY
HORA

2:27 PM

PBX: 3904050
Ext.4014
carlos.quintero@camara.gov.co
Carrera 7ª Nº 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Of. 550B

ART 5

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

Bogotá D.C, mayo de 2024

1

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024
4:30

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: Proposición modificativa artículo 5 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo MODIFICAR EL ARTÍCULO 5 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara, de forma que quede así:

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

Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos los vehículos de servicio particular, 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 o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.

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 ***o niñas*** *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.*

Los menores de ***dieciocho (18)*** *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 1º. Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de ***doce (12)*** *años con una estatura inferior a ciento cincuenta (150) centímetros se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.*

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

Proyectó: LCPL

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."

Cordialmente,

ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Liberal

Proyectó: LCPL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 6

SECRETARIA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
350

PROPOSICIÓN DE MODIFICACIÓN

Modifíquese el artículo 6º. del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara.

Artículo 6º. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a ~~seis (6)~~ **doce (12)** 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 el gobierno nacional 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

CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

carvalho
Representante a la Cámara

ART 6.

Bogotá, 22 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA
PROYECTO DE LEY 233 DE 2023

Modifíquese el **artículo 6** del Proyecto de Ley 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 cual quedará así:

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 **homologados**, 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.**~~

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Antioquia

JENNIFER PEDRAZA SANDOVAL
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Dignidad y Compromiso

JUSTIFICACIÓN

Para el 2023, 45% de las muertes por siniestros viales se concentraron en municipios de categoría seis (6). En el caso de los niños y adolescentes que resultaron lesionados en una motocicleta, el 33% ocurrieron en municipios de esta misma categoría. Además, 8 de cada 10 municipios hoy no cuentan con cuerpos operativos de control al tránsito y el transporte público sigue siendo deficitario. Por eso, la creación de zonas diferenciales de transporte implica una intención de nivelar por abajo y no por arriba la situación de la seguridad vial creando excepciones riesgosas que podría hacer inútil el presente artículo.

Además, la intención de incluir el término "**homologados**" tiene como finalidad que los sistemas de retención infantil utilizados en Colombia sólo sean aquellos que cumplan con los estándares establecidos en los instrumentos legales.

Art 6.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

1

Bogotá D.C, mayo de 2024

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: Proposición modificativa artículo 6 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo MODIFICAR EL ARTÍCULO 6 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara, de forma que quede así:

"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, ***condiciones físico – mecánicas del vehículo,*** *dimensiones,* ***señales de emergencia*** *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."

Cordialmente,

ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Liberal

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY
4:38

Proyectó: LCPL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
ART 6
22 MAY 2023
HORA

PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo **Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado** *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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".*

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 **y tendrá en cuenta las particularidades fiscales económicas de los municipios de 4, 5 y 6 categoría para los cuales deberá establecer criterios diferenciales y alternativas en la prestación del servicio que cumpla con la seguridad de los destinatarios del transporte escolar.**

De los honorables Congresistas,

ÓSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES
Representante a la Cámara por Santander

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024

PROPOSICIÓN SUSTITUTIVA

Modifíquese el artículo 7 del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara:

ARTÍCULO 7º. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. ~~El Gobierno Nacional deberá reglamentar las condiciones de viaje en motocicletas, motocarros y similares de niñas, niños y adolescentes.~~

~~Será necesario especificar las condiciones técnicas para los menores que por su estatura no puedan pisar el posapiés 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 artículo, se modulará 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.~~

Con el fin de proteger los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en medios vulnerables de transporte desde y hacia sus establecimientos educativos, el Gobierno Nacional, con cargo a la cuenta del Fondo Nacional de Seguridad Vial, deberá ejecutar, en un plazo no mayor a 12 (doce) meses, un programa de movilidad activa en el transporte escolar en zonas rurales.

El Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones de viaje en motocicletas,

motocarros y similares de niñas, niños y adolescentes. Cuando se transporten menores de 17 (diecisiete) años en motocicleta la velocidad máxima de circulación será de treinta kilómetros por hora (30km/h) en la red vial Nacional, así la señalización permita desarrollar velocidades mayores.

En ningún caso los niños menores de doce (12) años podrán viajar en motocicleta.

Todos los niños menores de doce (12) años tendrán derecho a la gratuidad del transporte público escolar si tienen una discapacidad física o reúnen las tres condiciones siguientes:

- Residen a más de 3 kilómetros de marcha de su establecimiento educativo
- No tienen posibilidad de desplazarse en transporte público colectivo
- Asisten al establecimiento más próximo de su domicilio

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

P. Verde

Justificación:

Los eventos de transporte son la octava causa de defunción no fetal en niñas y niños entre 1 y 4 años **y la segunda causa de defunción no fetal en niñas, niños y adolescentes entre los 5 y 14 años.**

Los usuarios de motocicleta representan 39% de las lesiones totales y **50% de las fatalidades en eventos de transporte terrestre en esta población, entre enero del 2018 y junio del 2023.**

En la población de 0 a 17 años el diagnóstico topográfico más frecuente en las muertes en eventos de transporte es el trauma craneoencefálico, con mayor prevalencia a menor edad. Sin embargo, actualmente no existen cascos certificados para niños. En el caso de las lesiones no fatales, el diagnóstico topográfico más frecuente en esta población es el trauma de miembros. Los niños, por sus condiciones antropomórficas y antropométricas, son más vulnerables a la hora de desplazarse en una motocicleta y no deben ser usuarios de este tipo de vehículo.

Así, frente al concepto emitido por el ministerio de hacienda señalando el impacto fiscal de la gratuidad del transporte escolar, debe tenerse en cuenta el costo de la carga por enfermedad de la siniestralidad de niños, niñas y adolescentes usuarios de motocicleta, así como la presión que pone en el sistema de salud la atención de víctimas jóvenes con secuelas permanentes y el impacto de las muertes y lesiones de esta población en la desfinanciación del sistema de pensiones.

Costo de una noche en UCI pediátrica 100 millones de pesos por noche.

Aquí el punto clave es que Hacienda no ha determinado cuál es el costo de carga por enfermedad que representa la atención hospitalaria y post hospitalaria de los traumas craneoencefálicos, las mutilaciones de miembro y las pérdidas de órganos vitales en niños, niñas y adolescentes víctimas de siniestros viales,

Por otra parte, en términos de seguridad vial, se entiende como población vulnerable quienes realizan sus desplazamientos como usuarios de moto, peatones y ciclistas.

At 7.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

Bogotá D.C, mayo de 2024

1

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: Proposición modificativa artículo 7 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo MODIFICAR EL ARTÍCULO 7 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara, de forma que quede así:

"Artículo 7º. 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 posapiés 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), ***equipo que debe ir acorde con la edad, estatura y peso del menor****.*

Lo anterior en un plazo máximo de 12 meses a partir de la aprobación de la presente Ley.

Proyectó: LCPL

Parágrafo. El reglamento a que se refiere el presente artículo se modulará 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."

Cordialmente,

ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Liberal

Proyectó: LCPL

Mar Pizarro
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

"Proyecto de Ley Cámara No. 233 DE 2023. "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"

Modifíquese el artículo 7 del Proyecto de Ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

Artículo 7o. 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 posapiés 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 **certificado que se adecue al tamaño de su cabeza**, reflectivos, ropa adecuada, calzado). **Además, por ningún motivo, el niño, niña o adolescente podrá ir entre el conductor y el manubrio.** 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 artículo se modulará 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.

MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA
Representante a la Cámara por Bogotá

María del Mar Pizarro
representante@marpizarro.com
www.marpizarro.com

ART 7

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Olga B.
REPRESENTANTE A LA CAMARA

PROPOSICIÓN

Con sustento en la Ley 5 de 1992 y en mi condición de representante a la Cámara por el departamento del Tolima, me permito presentar proposición modificativa art 7 del proyecto de ley 233 de 2023 y 142 de 2022 de Senado *"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Artículo Original	Artículo Propuesto
Artículo 7º. 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. 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.	Artículo 7º. 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. **Para ello tendrá en cuenta las estrategias implementadas por el Ministerio de Educación Nacional y las Secretarías de Educación de los entes territoriales, con el objeto de garantizar la permanencia y el acceso de los niños, niñas y adolescentes al servicio de educación.** 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.

Cordialmente,

Olga Beatriz González Correa
Representante a la Cámara
Departamento del Tolima

SECRETARIA GENERAL
LEYES
22

3:25 pm

@OlgaBgGonzalezC

Olga B. Gónzalez

Justificación artículo 7: La justificación de las modificaciones propuestas al artículo 7 radican en que el servicio de transporte escolar en zona rural, se encuentra a cargo de las Secretarias de Educación de los entes territoriales respectivos, quienes cuentan con la financiación de los recursos del sistema general de participaciones, del sistema de regalías o de sus propios recursos. De manera que, para estructurar un programa cuyo objetivo es garantizar la gratuidad del transporte escolar en los territorios, se debe tener en cuenta al Ministerio de Educación y a las secretarias de educación distritales, departamentales y municipales (entes territoriales), para que este programa se construya de manera diferencial, lo cual hace posible que atienda a las necesidades y a las situaciones particulares de los territorios. De igual forma, es importante definir las fuentes de financiación con las que cuentan cada uno de ellos.

Art 7

Partido de la Unión por la gente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Representante a la Cámara
Alexander Guarín
Departamento del Guainía 2022 - 2026

SECRETARÍA GENERAL
TRYES
29 MAY 2024
12:23p

AGS-660-2024 II

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento del Guainía y de conformidad con el artículo 113 y 114 de la ley 5ª de 1992, me permito presentar la siguiente proposición donde se agrega el parágrafo 2 del artículo séptimo (7) del Proyecto de ley No.233 de 2023 ***"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"***, las modificaciones propuestas se resaltan en negrilla y subrayado en la siguiente tabla:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
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 posapiés 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	**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 posapiés 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 artículo se modulará 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.	partir de la aprobación de la presente Ley. **Parágrafo.** El reglamento a que se refiere el presente artículo se modulará 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. **Parágrafo Segundo. El Ministerio de transporte, creará y habilitará en un plazo no mayor a doce (12) meses el Registro Único de Transporte en Motocicleta de menores de edad para uso Escolar (RUTME), donde los padres inscribirán el vehículo tipo motocicleta con numero de matrícula y los datos del menor, como colegio donde estudia, estatura y numero tipo y número de identificación, tanto para nacionales como para extranjeros.**

Atentamente,

ALEXANDER GUARÍN SILVA
Representante a la Cámara por el Guainía

JUSTIFICACIÓN

Revisando de fondo la intención del proyecto de Ley, tiene un contenido social importante, que desde esta curul reconocemos y apoyamos plenamente. Pero queremos persuadirlo como ponente, con el fin de ampliar el enfoque protector que tiene para los menores, toda vez que con el fin de tener la claridad de que los menores están siendo transportado solamente a una institución académica, donde claramente es usted garante de ese derecho a la educación y su movilidad, es necesario que se haga un registro fácil y confiable, donde las autoridades verifiquen, que el fin de movilizar un menor de edad en estas circunstancia es netamente para que atienda a su derecho a la educación, el cual creemos que no tiene un impacto fiscal y si una garantía plena para los menores de edad.

Ar+2

Partido de la Unión por la gente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Representante a la Cámara
Alexander Guarín
Departamento del Guainía 2022 - 2026

29 MAY 2024
50
12:23 pm

AGS-661-2023 II

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento del Guainía y de conformidad con el artículo 113 y 114 de la ley 5ª de 1992, me permito presentar la siguiente proposición modificatoria del artículo segundo (2) del Proyecto de ley No.233 de 2023 ***"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"*** , las modificaciones propuestas se resaltan en negrilla y subrayado en la siguiente tabla:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
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 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 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.	**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 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 **responsable,** 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 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	**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 los niveles de velocidad, fuerza y desconcentración en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.	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~~ **niveles de velocidad, fuerza y desconcentración** 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.	**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.

Atentamente,

ALEXANDER GUARÍN SILVA
Representante a la Cámara por el Guainía

JUSTIFICACIÓN

Revisando de fondo la intención del proyecto de Ley, tiene un contenido social importante, que desde esta curul reconocemos y apoyamos plenamente. Pero queremos persuadirlo como ponente, con el fin de ampliar el enfoque social, resaltando a los conductores y peatones que para la armonía de la sociedad se requiere y exige una movilidad responsable.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara por Bogotá

Cathy JUVINAO

SECRETARÍA GENERAL
22 MAY 2023

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

MODIFÍQUESE EL ARTÍCULO 8 DEL PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA – 142 DE 2022 SENADO: "*Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones***"**, el cual quedará así:

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~~ **tres** Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son ~~el~~ **los** Acuerdo**s** de **1958 y** 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos ~~dos~~ **tres** 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 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.

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 los seguros obligatorios de ley y contar con el certificado de la revisión Técnico-mecánica en el plazo legal establecido.

Cordialmente,

Catherine Juvinao C.

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara por Bogotá

JUSTIFICACIÓN

El articulado, sin mayor justificación, el presente artículo no contempla el Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas que establece estándares vehiculares de alto reconocimiento internacional, uno de los principales instrumentos internacionales que establece lineamientos normativos, sistemas y componentes de vehículos con el objetivo de aumentar la exigencia en los estándares de seguridad de los automotores y es reconocido internacionalmente como un instrumento eficaz para garantizar un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la protección antirrobo de los vehículos.

Tan es su relevancia, que se expidió la ley aprobatoria de este acuerdo internacional, mediante la Ley 2290 de 2023, que recientemente fue declarada exequible por la Corte Constitucional mediante sentencia C-115 de 2024.

ART 8

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

Bogotá D.C, mayo de 2024

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL
LEYES
28 MAY 2024
RECIBIDO
HORA:

1

ASUNTO: Proposición modificativa artículo 8 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo MODIFICAR EL ARTÍCULO 8 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara, de forma que quede así:

"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.

Proyectó: LCPL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

AníbalHoyos

*El **Gobierno Nacional, a través del** Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años **contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley**, 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**, así como lo relacionado con los procesos y períodos de transición para el cumplimiento de lo aquí señalado.***

Parágrafo. Sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 "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 los seguros obligatorios de ley y contar con el certificado de la revisión Técnicomecánica en el plazo legal establecido."

Cordialmente,

ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Liberal

Proyectó: LCPL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

Art 8

SECRETARIA GENERAL
28 MAY
HORA:

Bogotá D.C, mayo de 2024

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: Proposición modificativa artículo 8 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo MODIFICAR EL ARTÍCULO 8 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara, de forma que quede así:

"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.

Proyectó: LCPL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

AníbalHoyos

*El **Gobierno Nacional, a través del** Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años **contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley**, 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, **así como lo relacionado con los procesos y períodos de transición para el cumplimiento de lo aquí señalado.***

Parágrafo. Sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 "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 los seguros obligatorios de ley y contar con el certificado de la revisión Técnicomecánica en el plazo legal establecido."

Cordialmente,

ANIBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Liberal

Proyectó: LCPL

ART 8

SECRETARIA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el **artículo 8° del Proyecto de Ley No. 233/2023 Cámara - 142/2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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": 3:15

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~~ **propenderá por adherirse** a alguno ~~o a los dos~~ **de los** 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, **la implementación y reglamentación de** los sistemas de seguridad **a los que hacen referencia los dos Acuerdos Internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor** ~~en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño~~ con el propósito de reducir la siniestralidad vial.

Parágrafo 1. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entren en vigencia las normas que ratifiquen los Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1997 y 1998.

Parágrafo 2. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de Transporte podrá adoptar otros estándares internacionales

en materia de seguridad vial previo análisis de impacto normativo (AIN) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Asi mismo se tendrá en cuenta a diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores y a los demás actores viales para la adopción de los estándares internacionales.

~~**Parágrafo 2.** Sin perjuicio de lo estipulado en el artículo 179 de la Ley 2294 de 2023 "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 los seguros obligatorios de ley y contar con el certificado de la revisión Técnico- mecánica en el plazo legal establecido.~~

Juan E

ART 9

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

FLORITA PERDOMO
CÁMARA - HUILA

Bogotá D.C 22 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN

Elimínese el artículo 9 del Proyecto de Ley N° 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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".

Atentamente,

Flora Perdomo Andrade
Representante a la Cámara
Departamento del Huila

JUSTIFICACIÓN.

Tal como lo indica la ANDI Este artículo busca modificar el parágrafo del artículo 5 de la Ley 2251. Solicitamos respetuosamente la eliminación de la primera frase del parágrafo, ya que de acuerdo con lo estipulado en el artículo 8 del Proyecto, el Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, los sistemas de seguridad y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.

Por lo tanto, ya se le asigna la competencia al Ministerio de Transporte de reglamentar lo referente a los sistemas de seguridad que deben poseer los vehículos que se comercialicen
en Colombia.

Hablados
22/05/24

Art 9

Cámara de Representantes

SECRETARIA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024

PEDRO SUÁREZ VACCA
REPRESENTANTE POR BOYACÁ

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

MODIFIQUESE el Artículo 9° del Proyecto de Ley 142 de 2022C "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 cual quedará así:

Artículo 9º. 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, los actos administrativos que contengan 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 **con características anti deslizantes.**

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

Atentamente,

PEDRO JOSÉ SUAREZ VACCA
Representante a la Cámara por Boyacá
Pacto Histórico

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
Cra. 7° No. 8-68Ofc 330B – Cel. (+57)3203794708
Tel: (+57) (601) 3904050 Ext 3269 - 3291
pedro.suarez@camara.gov.co / suarezvacca.camara@gmail.com
Bogotá, D.C. – Colombia
@suarezvacca Pedro José Suárez Vacca 320 3794708

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Acl ART 10 (-)

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
28 MAY 2024
3:58

PROPOSICIÓN DE ELIMINACIÓN

Elimínese el artículo 10º del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara:

~~Artículo 10º. 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.~~

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

Art 10(-)

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

ELIMINISE EL ARTICULO 10 del Proyecto de Ley N° 233 de 2023 Cámara –142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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".

~~**ARTICULO 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.~~

Juan Felipe Cano

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 Sept.
3:23pm

Correspondencia Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8-68 Primer Piso
Conmutador: 3904050 - Extensión: 5310 - jose.uscategui@camara.gov.co

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 10 (-)

Bogotá D.C., Mayo 29 de 2024

Aceptada

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

Elimínese el artículo 10 del Proyecto de Ley 233 de 2023C "**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".**

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

~~**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.~~

~~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.~~

José Jaime Uscátegui Pastrana
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

SECRETARIA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
345

JUSTIFICACIÓN

Este artículo abre la puerta para que en el futuro se cobren peajes a las motocicletas, cobro que hoy no existe. Sin embargo, con este artículo se genera toda la infraestructura necesaria para cobrar estos peajes, razón por la cual resulta inconveniente. Los motivos que generan el cobro de peajes se justifican con el mantenimiento de las vías dado el desgaste generado por el paso de los vehículos y las motos al tener un peso menor al de todos los demás automotores tienen un impacto mínimo y casi nulo.

Bogotá D.C. 22 de mayo del 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 10 proyecto de Ley No. 233 del 2023** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
Artículo 10°. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así: **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. La implementación de los carriles preferenciales para	**Artículo 10°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así: **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. La implementación de los carriles preferenciales para

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024
3:25

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.	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. .

Cordialmente,

JOSE OCTAVIO CARDONA LEON
Representante a la Cámara por Caldas
Partido Liberal

ART 10

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Olga B.
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN

Con sustento en la Ley 5 de 1992 y en mi condición de representante a la Cámara por el departamento del Tolima, me permito presentar proposición modificativa al Art 10 del proyecto de ley 233 de 2023 y 142 de 2022 de Senado *"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Artículo Original	Artículo Propuesto
Artículo 10. Modifíquese el parágrafo del artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1º, el cual quedará así: PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de 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 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	**Artículo 10.** Modifíquese el parágrafo del artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1º, el cual quedará así: PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de 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. **El examen práctico de conducción y la certificación exigida, será realizado y expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte.** Los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de

conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. PARÁGRAFO 2º. 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 ésta 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	caducidad de 8 años, exceptuando las multas y sanciones por infracciones relacionadas con la conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. PARÁGRAFO 2º. **De acuerdo a lo previsto en la Ley 1702 de 2013, la Agencia Nacional de Seguridad Vial Presentará al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, en un plazo no mayor a un año de entrada en vigencia de esta ley**, 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 ésta 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.

Cordialmente,

Olga Beatriz González Correa
Representante a la Cámara
Departamento del Tolima

Justificación: La modificación al artículo 10 del proyecto de ley, radica en que es necesario establecer que el examen práctico de conducción, debe realizarse en los Centros de Reconocimiento de Conductores habilitados por el Ministerio de Transporte. Así como la expedición de la certificación de que trata el artículo, puesto que permitir que cualquier profesional certifique, desbordaría la posibilidad de ejercer control, vigilancia y seguimiento por parte del Ministerio de Transito y las demás autoridades de tránsito. El objetivo de establecer el cumplimiento de requisitos para la expedición, renovación o recategorización de la licencia de conducción, es poder garantizar de una y otra forma que la persona tiene las aptitudes y capacidades para conducir y con ello contribuir a la seguridad vial en el país. Esto

se logra únicamente facilitando la vigilancia y el control, sobre aquellos que certifican tales condiciones.

Por otra parte, es necesario involucrar a la Agencia Nacional de Seguridad vial, pues es la entidad que en virtud de la Ley 1702 de 2013, cuenta con las funciones legales y la especialidad para construir el programa general de formación académica teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción.

Art 10

PROPOSICIÓN DE MODIFICACIÓN AL ARTÍCULO 10 DEL PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA -142 – SENADO

"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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"

Modifíquese el inciso segundo del parágrafo 3 del artículo 68 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 10 de este proyecto de ley:

> "La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y **~~serán~~ se priorizará que estas vías sean** adicionales a la infraestructura vial existente. ~~En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales~~".

Jennifer Pedraza S

JENNIFER PEDRAZA SANDOVAL
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Dignidad y Compromiso.

SECRETARÍA GENERAL
22 MAY 2024
2:05 Pm

Art 10

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

carvalho
Representante a la Cámara

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY

Bogotá, 22 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA
PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA

Modifíquese el **artículo 10** del Proyecto de Ley 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 cual quedará así:

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

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, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleo o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles **exclusivos** 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 **exclusivos** para ~~motociclistas 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.

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Antioquia

Jennifer Pedraza S.

JENNIFER PEDRAZA SANDOVAL
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Dignidad y Compromiso

JUSTIFICACIÓN

No se considera viable en términos técnicos crear carriles compartidos para usuarios de motocicleta y de bicicleta. Esto, debido a la necesidad de que los usuarios de bicicleta cuenten con mayores garantías de seguridad en sus viajes. Por ello desde hace años se insiste en la necesidad de que los usuarios de bicicleta cuenten con carriles segregados que garanticen la no interacción con otros usuarios.

ART 10

Mar Pizarro
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

"Proyecto de Ley Cámara No. 233 DE 2023. "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"

Modifíquese el artículo 10 del Proyecto de Ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

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 **y usuarios de otros vehículos de movilidad personal**, 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 **y usuarios de otros vehículos de movilidad personal** 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.

MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA
Representante a la Cámara por Bogotá

María del Mar Pizarro
representante@marpizarro.com
www.marpizarro.com

Art 10

Partido de la Unión por la gente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Representante a la Cámara
Alexander Guarín
Departamento del Guainía 2022 - 2026

SECRETARIA GENERAL
28 MAY 2024
12:23

AGS-662-2024 II

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento del Guainía y de conformidad con el artículo 113 y 114 de la ley 5ª de 1992, me permito presentar la siguiente proposición modificatoria del artículo decimo (10) del Proyecto de ley No.233 de 2023 ***"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"*** , las modificaciones propuestas se resaltan en negrilla y subrayado en la siguiente tabla:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 10°. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:	**Artículo 10°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:
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.	**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.
La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se	La implementación de los carriles preferenciales para ~~motocicletas y ciclistas~~, **quienes se movilizan en**

permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.	**Bicicletas, Monopatines, patinetas y patines** 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.

Atentamente,

ALEXANDER GUARÍN SILVA
Representante a la Cámara por el Guainía

JUSTIFICACIÓN

Revisando de fondo la intención del proyecto de Ley, tiene un contenido social importante, que desde esta curul reconocemos y apoyamos plenamente. Pero queremos persuadirlo como ponente, de que donde se permitan realizar estos carriles preferenciales, deben ser para los actores viales con menor visibilidad como lo son los ciudadanos que utilizan medios tales como las bicicletas, monopatines, patinetas y patines. toda vez si agregamos a las motocicletas en estos carriles podríamos generar mayor numero de accidentes, por las diferentes velocidades que alcanzan estos velocípedos.

Art 11.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
08 MAY 2024
11:14a

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 233 DE 2023 CÁMARA DE REPRESENTANTES

"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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 suscrito Representante a la Camara en virtud del articulo 112 y ss. De la ley 5 de 1992 somete a consideración, la siguiente proposición modificativa al parágrafo del articulo 11 el cual quedará así:

"**Artículo 11.** Adiciónese un parágrafo 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 (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta)~~, 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.

JUSTIFICACIÓN

Se solicita mantener los textos del artículo 11° del proyecto de ley como fueron aprobados en sesión plenaria de Senado del día 29 de agosto de 2023, por lo que se hace necesario precisar la redacción del artículo en mención como se expresa arriba, excluyendo del mismo la exigencia de airbags para motocicletas en Colombia, por las siguientes razones:

1) Los airbags no están diseñados para motocicletas, que, en Colombia, suelen ser de baja cilindrada y uso de trabajo.
2) La mayoría de motociclistas en Colombia pertenecen a estratos 1,2 y 3, utilizando la moto como transporte y trabajo,
3) Integrar airbags conlleva costos altos y desafíos técnicos que pueden afectar el rendimiento de las motos.

Edificio Nuevo del Congreso: Carrera 7 N° 8 – 68 Oficinas 603B-604B
Conmutador: 4325100-01-02 - Extensiones 3633-3636
Correo Electrónico: jose.salazar@camara.gov.co

4) No existen ningún país del mundo ni normas internacionales que impongan airbags en motos, reflejando su impracticabilidad y enfoque experimental.
5) El proyecto ya incluye medidas alternativas más adecuadas para la seguridad.

En síntesis, la incorporación obligatoria de airbags en motocicletas en Colombia podría tener consecuencias adversas considerables, tanto en términos de seguridad vial como en el acceso a medios de transporte asequibles.

Se propone suprimir este texto y que, alternativamente, se considere un enfoque más integral y específico para abordar la seguridad en motocicletas, teniendo en cuenta las características únicas de este medio de transporte en nuestro país.

JOSE ELIECER SALAZAR LÓPEZ Representante a la Camara Departamento del Cesar	**WILDER ESCOBAR** Representante a la Camara Departamento de Caldas
	ANA PAOLA GARCIA SOTO
	Luz Piedad - Huila CR
Sandra Ramirez	
	Milene Jarava Diaz

Edificio Nuevo del Congreso: Carrera 7 N° 8 – 68 Oficinas 603B-604B
Conmutador: 4325100-01-02 - Extensiones 3633-3636
Correo Electrónico: jose.salazar@camara.gov.co

CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Edificio Nuevo del Congreso: Carrera 7 N° 8 – 68 Oficinas 603B-604B
Conmutador: 4325100-01-02 - Extensiones 3633-3636
Correo Electrónico: jose.salazar@camara.gov.co

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el **artículo 11° del Proyecto de Ley No. 233/2023 Cámara - 142/2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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 cual quedará así:

> **Artículo 11.** Adiciónese un parágrafo 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 (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta),**~~ 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 **en Colombia**.

Juan E.

Art 11.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

OCTAVIO
CARDONA REPRESENTANTE A LA CÁMARA

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAR

Bogotá D.C. 29 de abril del 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 11 proyecto de Ley No. 233 del 2023** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
Artículo 11. Adiciónese un parágrafo al artículo 9 ° de la Ley 2251 de 2022,el cual quedará así:	**Artículo 11.** Adiciónese un parágrafo 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 **(siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta),** 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 lasnormas técnicas.	**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 (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta),**~~ 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 lasnormas técnicas.
El Gobierno Nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con 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.	establecidas en la normatividad vigente.

Cordialmente,

JOSE OCTAVIO CARDONA LEON
Representante a la Cámara por Caldas
Partido Liberal

ART 11

SECRETARÍA GENERAL
HOY
20 MAY 2024

Mar Pizarro
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

3:15

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

"Proyecto de Ley Cámara No. 233 DE 2023. "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"

Modifíquese el artículo 11 del Proyecto de Ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

Artículo 11. Adiciónese un parágrafo 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 (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta),**~~ 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.

María del Mar P.

MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA
Representante a la Cámara por Bogotá

María del Mar Pizarro
representante@marpizarro.com
www.marpizarro.com

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

JORGE RODRIGO TOVAR
CÁMARA DE PAZ 2022-2026

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Modifíquese el **ARTÍCULO 11** del **Proyecto de No. 142 de 2022 Senado - 233 de 2023 Cámara**, el cual quedará así:

Artículo 11. Adiciónese un parágrafo 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 (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta),~~ 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 lasnormas 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 **colombiana** vigente.

Del honorable congresista,

SECRETARIA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024

JORGE RODRIGO TOVAR VÉLEZ
Representante a la Cámara
CITREP No. 12 Cesar, Magdalena y La Guajira

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA
Representante a la Cámara por el Vaupés
Hugo Danilo Lozano Pimiento

Proposición de adición parágrafo nuevo al artículo 11 PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO – 233 DE 2023 CÁMARA *"POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUDDE LOS INDIVIDUOS, MEDIANTE UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Proposición de adición al artículo 11, El cual quedara así:

Artículo 11. Adiciónese un parágrafo 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 **(siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta),** sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueoABS, 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 lasnormas 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.

Parágrafo nuevo: Los concesionarios y/o puntos de venta y comercialización de motos, deberán garantizar con la compra del vehículo la entrega al propietario comprador, de implementos de seguridad vial, tales como cascos y chalecos que cumplan con la reglamentación exigida.

HUGO DANILO LOZANO PIMIENTO
Representante a la Cámara por el Vaupés

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

carvalho
Representante a la Cámara

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
28 MAY 2024

Bogotá, 28 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA
PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA

Modifíquese el **artículo 11** del Proyecto de Ley 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 cual quedará así:

ARTÍCULO 11°. Adiciónese un parágrafo 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 encendido automático de luces, cascos homologados, chasis y autopartes conforme a los reglamentos técnicos contenidos en el Foro de Armonización Vehicular WP-29 y adicionalmente sistemas de frenado avanzado de conformidad con las normas técnicas del Reglamento Europeo N°168 de 2013 modificado por el Reglamento Delegado N°134/2014 de la Comisión Europea, el Reglamento (UE) 129 del 2019 y el Reglamento (UE) 1694 de 2020.** ~~sistema de Air Bags de acuerdo a la tecnología desarrollada (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta), 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.

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Antioquia

JUSTIFICACIÓN

Tres son las razones para modificar este artículo:

1. El reglamento europeo contiene normas técnicas que especifican con mayor claridad cuándo se debe exigir, considerando las características de las motocicletas en cilindraje y en velocidad, un determinado sistema de frenado avanzado, sea CBS y/o ABS. Adherir al estándar europeo garantiza no sólo estándares de seguridad adecuados sino su disponibilidad al ser usado por fabricantes internacionales.
2. Es importante que en el articulado quede mencionado explícitamente que el sistema de encendido automático de luces, cascos homologados, chasis y autopartes vayan de acuerdo al Foro Vehicular WP-29. Pretender que estos sistemas vayan de acuerdo a "normas internacionales armonizadas", como se lee en la ponencia, genera una ambigüedad jurídica que podría generar no seguir los mejores estándares internacionales en cuanto a autopartes. Por ejemplo, dentro del espectro de "normas internacionales armonizadas" entra la reglamentación FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards) de los Estados Unidos, sabiendo que el Foro Vehicular WP-29 es más exigente.
3. Finalmente, es importante eliminar la exigencia de que las motocicletas incorporen un sistema de Air-bag, ya que son pocos los vehículos producidos con estas especificaciones.

ART 11

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Olga B.
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN

Con sustento en la Ley 5 de 1992 y en mi condición de representante a la Cámara por el departamento del Tolima, me permito presentar proposición eliminatoria al art 11 del proyecto de ley 233 de 2023 y 142 de 2022 de Senado *"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Artículo Original	**Artículo Propuesto**
Artículo 11. Adiciónese dos parágrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor: PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años. ~~De conformidad con los términos de vigencia de las licencias de conducción establecidas en el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, la renovación de la licencia de conducción del conductor novel, será gratuita, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 22 y 23 del Código Nacional de Tránsito y Transporte.~~ PARÁGRAFO 3º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel, así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales.	**Se solicita eliminar el párrafo 2 del parágrafo 2º** Artículo 11. Adiciónese dos parágrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor: PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años. PARÁGRAFO 3º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel, así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales.

Cordialmente,

Olga Beatriz González Correa
Representante a la Cámara
Departamento del Tolima

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY

Justificación: Se solicita eliminar el párrafo 2 del parágrafo 2, tal como está propuesto en el artículo en mención, en consideración a que se está determinando que la renovación de la licencia para el conductor novel será gratuita, sin tener en cuenta el impacto fiscal que ello representa para las entidades territoriales que cuentan con su respectiva Secretaria de Transito, puesto que es claro que esto representa un ingreso para dicha dependencia que dejará de ser percibido y que necesariamente impactará el marco fiscal a mediano plazo de los entes territoriales donde funcionan organismos de tránsito.

Así, no se está dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, que determina:

> *Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*
>
> *Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.*

También debe tenerse en cuenta que el Ministerio de Hacienda otorgó concepto negativo a esta iniciativa, justamente por no atender a la exigencia prevista en el artículo ibídem.

Correspondencia Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8-68 Primer Piso
Conmutador: 3904050 - Extensión: 5310 - jose.uscategui@camara.gov.co

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 11.

Bogotá D.C., Mayo 29 de 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el artículo 11 del Proyecto de Ley 233/2023C **"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"**, el cual quedará así:

Artículo 11. Adiciónese un parágrafo 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.

José Jaime ~~Uscátegui~~ Pastrana
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

SECRETARIA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
H.R. 43 FOLIOS

JUSTIFICACIÓN

Actualmente la tecnología de air bags para motocicletas es muy incipiente y pocas empresas en el mundo la están aplicando. Solamente la incorporan motocicletas de muy altos precios e implicaría incurrir en gastos adicionales para los actuales dueños de motocicletas. Teniendo presente que esta tecnología aún se encuentra en desarrollo no es recomendable aplicarla en Colombia actualmente.

Art 12

SECRETARÍA GENERAL
SENADO
28 MAY 2024

Mar Pizarro
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

"Proyecto de Ley Cámara No. 233 DE 2023. "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"

Modifíquese el artículo 12 del Proyecto de Ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

Artículo 12. Modifíquese el parágrafo 1o 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~~ **los vehículos de movilidad personal** y bicicletas eléctricas o a gasolina será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y ciclorruta será hasta de veinticinco (25) kilómetros por hora.

María del Mar P.

MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA
Representante a la Cámara por Bogotá

María del Mar Pizarro
representante@marpizarro.com
www.marpizarro.com

ART 13

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
358

PROPOSICIÓN DE MODIFICACIÓN

Modifíquese el artículo 13º. del Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado- 233 de Cámara.

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), 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 in formar 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)~~ **doce 12** 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 2º. Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres – SIRDEC y demás sistemas de gestión de información de víctimas de siniestros viales, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

Piedad **CORREAL** Rubiano
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

ART 15 acordado

PROPOSICIÓN.

Modifíquese el artículo 15 del proyecto de ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

Artículo 15. 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, solo para que despeje la vía.

Las motocicletas solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinada 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 **varias** motocicletas inmovilizadas al tiempo, el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales, **según prueba fotográfica que debe hacer parte de los anexos del comparendo de inmovilización, documento puesto a conocimiento del motociclista para realizar el pago.**

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.

PIEDAD CORREAL RUBIANO.
Representante a la Cámara por el Quindío.

Piedad **CORREAL** Rubiano
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

JUSTIFICACIÓN

Se debe colocar una prueba para identificar el número de motocicletas transportadas, prueba que debe ser conocida por el motociclista, para la realización del pago del comparendo y el transporte de grúa.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso: Carrera 7 N° 8 - 68 – Oficinas 225b y 227b
Teléfono: Tel (57+1) 4325100 (57+1) Extensiones: 4206 - 4207
Email: piedad.correal@camara.gov.co

ART 15

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el **artículo 15° del Proyecto de Ley No. 233/2023 Cámara - 142/2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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 cual quedará así:

Artículo 15. 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, solo para que despeje la vía.

Las motocicletas, **en caso de inmovilización por autoridad competente,** solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinada a tal fin.

(...)

SECRETARIA GENERAL
LEYES
22 MAY 2023
4:42

ACT 15

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el **artículo 15° del Proyecto de Ley No. 233/2023 Cámara - 142/2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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 cual quedará así:

Artículo 15. 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, solo para que despeje la vía.

Las motocicletas, **en caso de inmovilización por autoridad competente,** solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinada a tal fin.

(...)

Art 15

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

REPRESENTANTE CARLOS FELIPE QUINTERO

PROPOSICION MODIFICATIVA

PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO – 233 DE 2023 CÁMARA

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

Adiciónese un parágrafo al artículo 15 del proyecto de ley, el cual, quedará así:

Artículo 15. 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.

(...)

Parágrafo: En caso de presentar daños o averías producto de transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo, será responsable de estas la autoridad de tránsito. El conductor del vehículo inmovilizado podrá tomar registro fotográfico o de video antes de la inmovilización para reportar el estado del vehículo.

De los Honorables Representantes

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAY

2:27pm

CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE
Representante a la Cámara
Departamento de Cesar

PBX: 3904050 Ext.4014
carlos.quintero@camara.gov.co
Carrera 7ª Nº 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Of. 550B

Art 16(-)

Piedad **CORREAL** Rubiano
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN.

Eliminese el artículo 16 del proyecto de ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

~~**Artículo 16. 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.**~~

~~**Parágrafo. Se faculta a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para crear e implementar el Sistema Integral de Orientación para las víctimas de Siniestros viales, con la finalidad de realizar la asesoría jurídica, atención psicosocial y brindar acompañamiento para la inclusión en programas de rehabilitación de las personas en condición de discapacidad por siniestros viales. Dicha entidad creará el Sistema Integral de Orientación en un plazo de doce (12) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.**~~

PIEDAD CORREAL RUBIANO.
Representante a la Cámara por el Quindío.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso: Carrera 7 N° 8 - 68 – Oficinas 225b y 227b
Teléfono: Tel (57+1) 4325100 (57+1) Extensiones: 4206 - 4207
Email: piedad.correal@camara.gov.co

Piedad **CORREAL** Rubiano
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

JUSTIFICACIÓN

Se debe eliminar el artículo 16 del proyecto de ley puesto que ya existe el SOAT y el Sistema de Salud, no podemos duplicar obligaciones entre diferentes Ministerios, cuando la atención y rehabilitación en salud ya están totalmente definidos en la normatividad vigente.

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso: Carrera 7 N° 8 - 68 – Oficinas 225b y 227b
Teléfono: Tel (57+1) 4325100 (57+1) Extensiones: 4206 - 4207
Email: piedad.correal@camara.gov.co

Art 16.
(-)

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

FLORITA PERDOMO
CÁMARA · HUILA

Bogotá D.C 22 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN

Elimínese el artículo 16 del Proyecto de Ley N° 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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".

Atentamente,

Flora Perdomo Andrade
Representante a la Cámara
Departamento del Huila

JUSTIFICACIÓN.

Se propone la eliminación del articulo 16, el cual corresponde realmente al articulo 15 pero que quedo mal numerado, debido a los comentarios de la ANDI, la Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones y FESOFT, donde argumentan:

1. El artículo impone una restricción expresa a la libre entrada, de empresas con experiencia en prestación de servicios a organismos de tránsito, al mercado de prestación de servicios del SICOV. Con esto, se impone una restricción que genera indebidas distorsiones a la libre competencia.
2. La promulgación de esta prohibición o restricción constituiría un exceso en la libre configuración legislativa, en contravención con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia. Introduciría una barrera anticompetitiva que niega la participación de diversos proveedores del sector de Software y TI en los procesos de contratación o delegación, lo cual va en contra del espíritu de las normas constitucionales y del Estatuto General de la

Habilitado S.
22/05/24

Contratación Pública, que buscan respetar la iniciativa privada y promover la libre competencia.

3. El artículo 15 establece una limitación a la Superintendencia de Transporte para la contratación de la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de control y vigilancia. Salta a la vista, que el tema de facultades de contratación de la Superintendencia de Transporte no está directa o indirectamente relacionado con el título del Proyecto de Ley.

Juan Sebastián
gómez gonzales

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
29 MAY 2024

PROPOSICIÓN

Elimínese el artículo 16 del **Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones".

~~**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.~~

Cordialmente,

Juan Sebastián Gómez Gonzáles
Representante a la Cámara por Caldas
Nuevo Liberalismo

juan.gomez@camara.gov.co 601 - 390 4050 ext. 3841 - 3842 Carrera 7 No. 8 - 68. Congreso de la República @juaTlse

Art 16

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

JORGE RODRIGO TOVAR
CÁMARA DE PAZ 2022-2026

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Modifíquese el inciso primero y noveno del **ARTÍCULO 16** del **Proyecto de No. 142 de 2022 Senado - 233 de 2023 Cámara** el cual modifica el Artículo 72 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:

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 inmovilización emitida por la autoridad competente**. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, solo para que despeje la vía.

(...)

~~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.~~

(...)

Del honorable congresista,

JORGE RODRIGO TOVAR VÉLEZ
Representante a la Cámara
CITREP No. 12 Cesar, Magdalena y La Guajira

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
28 MAY 2024
HORA:
4:00

Art 16

Cámara de Representantes

PEDRO SUÁREZ VACCA
REPRESENTANTE POR BOYACÁ

SECRETARÍA GENERAL LEYES
29 MAY 2023
4:00 pm

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

MODIFIQUESE el Artículo 16° del Proyecto de Ley 142 de 2022C "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 cual quedará así:

> 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, solo para que despeje la vía.
> (...)
>
> **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, **de conformidad con lo establecido en el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC.**

Atentamente,

PEDRO JOSÉ SUÁREZ VACCA
Representante a la Cámara por Boyacá
Pacto Histórico

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
Cra. 7ª No. 8-68 Ofc 330B – Cel. (+57)3203794708
Tel: (+57) (601) 3904050 Ext. 3269 - 3291
pedro.suarez@camara.gov.co / suarezvacca.camara@gmail.com
Bogotá, D.C. – Colombia
@suarezvacca Pedro José Suárez Vacca 320 3794708

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA ... LEYES
29 MAY 2024
3:45 pm

Bogotá D.C., Mayo 29 de 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el artículo 16 del Proyecto de Ley 233/2023C "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", el cual quedará así:

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, solo para que despeje la vía.

Las motocicletas ~~solo~~ podrán ser transportadas en vehículos clase camión o camioneta con carrocería tipo planchón, **platón**, plataforma, **remolques, furgones y furgonetas destinados a tal fin, los cuales deberán contar con dispositivos de seguridad, sujeción y luces de señalización y emergencia completamente funcionales, así mismo con la plena identificación de la placa conforme a la ley.**

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 **por la autoridad competente** al **mismo** tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, **EXCLUSIVAMENTE** siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima **de 50 cm contados desde la parte más sobresaliente de la motocicleta** 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, **para lo cual se deberá tomar registro fotográfico de la salida del vehículo transportador en el sitio de salida y en sitio de llegada y será parte de prueba para el cobro del valor del transporte al usuario.**

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, y su cobro se realizara de acuerdo al peso promedio de la motocicleta que en ningún caso podrá superar los 250 kilos por motocicleta y la capacidad máxima de la grúa, camión, plataforma u otro será de 2.500 kg, las tarifas se regularan en base al SICE-TAC en sus tarifas netas de transporte de carga (Peso únicamente) y no podrán incluir valores adicionales tales como distancia, tiempos de cargue o descargue, horas adicionales, horas de espera u otros, el cobro se limitara únicamente al valor de los Kilos transportados.

José Jaime Uscátegui Pastrana
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

JUSTIFICACIÓN

Se agregan otros vehículos de transporte avalados que actualmente se encuentran pleno uso y que desarrollan la funcionalidad propuesta por las mismas a mayor cabalidad; así mismo, se elimina palabra de exclusividad. Se dictan normas de seguridad para transporte de las motocicletas se aclaran términos de inmovilización y cobros a los usuarios, así mismo eliminar recorridos de inmovilizaciones por las diferentes ciudades y que las autoridades de tránsito ejerzan control en los respectivos eventos programados cumpliendo con las diferentes normativas de señalización, así los usuarios conductores tendrían claras las reglas de juego claras para la inmovilización en sus vehículos.

Correspondencia Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8-68 Primer Piso
Conmutador: 3904050 - Extensión: 5310 - jose.uscategui@camara.gov.co

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART 19 C-

Bogotá D.C., Mayo 29 de 2024

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

Elimínese el artículo 19 del Proyecto de Ley 233 de 2023C "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", el cual quedará así:

~~**Artículo 19.** Adiciónese los siguientes parágrafos al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021:~~

~~**Parágrafo 1º.** Los organismos de tránsito deberán implementar plataformas o canales que permitan a los ciudadanos registrar denuncias y pruebas que soporten la comisión de infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción, las cuales permitan con claridad, integridad y soporte tecnológico establecer la fecha, hora, lugar y placa del vehículo que cometió la infracción. Las pruebas y reportes acerca de la comisión de infracciones de tránsito una vez sean recibidas a través de estas plataformas, deberán tramitarse por la autoridad de tránsito de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito y el artículo 8º de la Ley 1843 de 2017.~~

~~**Parágrafo 2º.** La instalación de equipos tecnológicos que permitan identificar conductas de las que tratan los literales a), b), c) y e) del presente artículo no requerirán autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, su puesta en operación deberá ser notificada por el organismo de tránsito a la ANSV previo al inicio de operación para que sea registrado en el sistema de información de fotodetección de la ANSV, los equipos que se instalen deberán cumplir con las características técnicas expedidas por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los requisitos de señalización.~~

José Jaime Uscátegui Pastrana
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
29 MAY 2024
345 folios

JUSTIFICACIÓN

Este artículo va en contravía de los derechos a la defensa y debido proceso. Corresponde a las autoridades competentes imponer los comparendos correspondientes como han determinado las cortes y no a los ciudadanos, quienes no podrán garantizar las debidas calidades técnicas e idóneas para la plena identificación del presunto infractor.

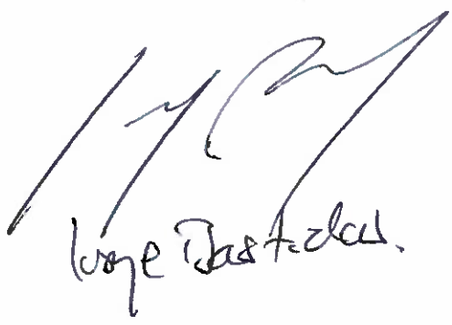
Art 19.

Proposición supresiva

Elimínese el parágrafo 2 del artículo 19 del Proyecto de Ley No. 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*".

Lo anterior, con fundamento en que deja en manos de particulares la calidad y confiabilidad de los equipos para el registro de foto-detección de conductas infractoras, sin el previo concepto de las autoridades de tránsito.

Atentamente,



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

OCTAVIO CARDONA REPRESENTANTE A LA CÁMARA

ALT 19.

SECRETARÍA GENERAL LEYES

Bogotá D.C. 29 de abril del 2024

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento de Caldas y conforme a lo establecido en los artículos 112 y subsiguientes de la Ley 5 de 1992, propongo a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, someter a consideración la siguiente proposición, **con el fin modificar el artículo 19 proyecto de Ley No. 233 del 2023** en el siguiente sentido:

ARTICULO ORIGINAL	ARTICULO PROPUESTO
Artículo 19. Adiciónese los siguientes parágrafos al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.	**Artículo 19.** Adiciónese los siguientes parágrafos al artículo 10 de la Ley 2161 de 2021.
Parágrafo 1º. Los organismos de tránsito deberán implementar plataformas o canales qué permitan a los ciudadanos registrar denuncias y pruebas que soporten la comisión de infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción, las cuales permitan con claridad, integridad y soporte tecnológico establecer la fecha, hora, lugar y placa del vehículo que cometió la infracción. Las pruebas y reportes acerca de la comisión de infracciones de tránsito una vez sean recibidas a través de estas plataformas, deberán tramitarse por la autoridad de tránsito de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.	~~**Parágrafo 1º. Los organismos de tránsito deberán implementar plataformas o canales qué permitan a los ciudadanos registrar denuncias y pruebas que soporten la comisión de infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción, las cuales permitan con claridad, integridad y soporte tecnológico establecer la fecha, hora, lugar y placa del vehículo que cometió la infracción. Las pruebas y reportes acerca de la comisión de infracciones de tránsito una vez sean recibidas a través de estas plataformas, deberán tramitarse por la autoridad de tránsito de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.**~~
Parágrafo 2º. La instalación de equipos tecnológicos qué permitan identificar conductas de las qué tratan los literales a), b), c) y e) del presente artículo no requerirán autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, su puesta en operación deberá ser notificada por el organismo de tránsito a la ANSV previo al inicio de operación para qué sea registrado en el sistema de información de	~~**Parágrafo 2º. La instalación de equipos tecnológicos qué permitan identificar conductas de las qué tratan los literales a), b), c) y e) del presente artículo no requerirán autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, su puesta en operación deberá ser notificada por**~~

foto detección de la ANSV, los equipos que se instalen deberán cumplir con las características técnicas expedidas por el Ministerio de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los requisitos de señalización.	~~el organismo de tránsito a la ANSV previo al inicio de operación para qué sea registrado en el sistema de información de foto detección de la ANSV, los equipos que se instalen deberán cumplir con las características técnicas expedidas por el Ministerio de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los requisitos de señalización.~~

Cordialmente,

JOSE OCTAVIO CARDONA LEON
Representante a la Cámara por Caldas
Partido Liberal

Art 20

SECRETARIA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024

PROPOSICIÓN

Adiciónese un parágrafo 3 al artículo 20 del proyecto de ley No. 233/23 Cámara, 142/22 Senado Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

Artículo 20. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 30 de diciembre de 2023, podrán acogerse, por una única vez, dentro de los seis (6) meses siguientes, 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 RUNT, 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.

Parágrafo 3. La condición especial de pago establecida en el presente artículo, también aplica para las multas contenidas para comparendos impuestos antes de entrada en vigencia de la presente ley, aun cuando no se haya sancionado mediante resolución administrativa; mediando la sola voluntad de pago por parte del infractor, previo haber asistido al curso de que trata el inciso primero del presente artículo.

Coro Rodrigues

Hernando González

ART 20

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Olga B.
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN

Con sustento en la Ley 5 de 1992 y en mi condición de representante a la Cámara por el departamento del Tolima, me permito presentar proposición modificativa al art 20 del proyecto de ley 233 de 2023 y 142 de 2022 de Senado *"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Artículo Original	Artículo Propuesto
Artículo 20. **RUTA DE ACOMPAÑAMIENTO A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.** El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de 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 20. **RUTA DE ACOMPAÑAMIENTO A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.** El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte **y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social** crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito**, que deberá ser armonizada al Plan Nacional de Seguridad Vial,** 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

Justificación:

Se advierte que es necesario adicionar dicho articulado, atendiendo al concepto emitido por el Ministerio de Transporte, toda vez que en Colombia está vigente la Ley 1702 de 2013, que establece unas funciones precisas en cabeza de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en materia de la construcción del Plan Nacional de Seguridad Vial, de planificación, regulación, información y control, para la seguridad vial del país.

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY
HORA
3:27

ART 20

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 24

PROPOSICIÓN

De conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes de la Ley 5 de 1992, demás disposiciones concordantes, me permito presentar la siguiente proposición:

Modifíquese el artículo 20 del Proyecto de Ley no. 142 de 2022 Senado y 233 – Cámara "Por el 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".

Artículo 20. Todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas, estén pagando o hayanincumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta el 30 de diciembre de 2023, podrán acogerse, por una única vez, dentro de los seis (6) meses siguientes,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 RUNT, 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.

Presentado por,

CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara por Santander

Jennifer Pedraza
Julio Miranda

Cámara de Representantes

JUAN CARLOS WILLS

Bogotá, abril de 2024

SECRETARÍA GENERAL
14 MAY 2024

Presidente
ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Cámara de Representantes
Bogotá D.C.

PROPOSICIÓN

Acorde a lo dispuesto en los artículos 112 a 115 de la Ley 5ª de 1992, elimínese el artículo 21 del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones"*, bajo los siguientes argumentos:

~~**Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.**~~

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

Calle 10 #7-51 Capitolio Nacional piso 1
www.juanwills.com
(317) 501 – 0000

@juanchowills
@juanchowills
JuanCWills

~~ponderación, teniendo en cuenta los insumos, manejo de bases de datos, acceso a otros sistemas de información, su montaje, los factores de 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 1o. 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.~~

~~Parágrafo 2o. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.~~

JUSTIFICACIÓN

La sentencia C-020 de 2024 de la Corte Constitucional recientemente declaró parcialmente inexequible el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual se está modificando en el presente proyecto de ley, mediante el artículo 21 del mismo, el cual se solicita sea eliminado.

La norma que se ha declarado inexequible es precisamente la que ahora se pretende modificar mediante el artículo 21 del proyecto de ley. El texto de la norma es esencialmente el mismo que fue objeto de estudio por parte de la Corte Constitucional en la sentencia C-020 de 2024.

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

En esa oportunidad, la Corte Constitucional declaró inexequible la parte tachada al considerar que se violó el principio de consecutividad en el trámite legislativo, al introducir la norma en el tercer debate en la Cámara de Representantes sin que el Senado hubiera tenido la oportunidad de considerarla. La Corte, en su análisis, determinó que *"en materia tributaria, los principios de consecutividad e identidad flexible tienen una aplicación más estricta"*.

En este sentido, al declarar la inconstitucionalidad, la Corte dejó claro que la definición de la tarifa del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) tiene naturaleza tributaria. Como se señala en la sentencia: *"La Sala advierte que el contenido del aparte accionado es de carácter tributario, como*

lo indica el accionante. [...] Segundo, se trata de una norma legal que grava la utilización del servicio prestado por el Sicov".

La Corte también destacó que el artículo no solo fue introducido tardíamente en el debate legislativo, sino que tampoco guardaba una relación clara y evidente con el resto del proyecto de ley. Se calificó como un "*tema nuevo*", ya que "*el aparte objeto de control constitucional se refiere a la definición de la tarifa cobrada a los usuarios del Sicov*".

Es importante subrayar que la Corte Constitucional estableció que la tarifa del SICOV no tenía "*conexidad*" con un proyecto de ley de seguridad vial, al afirmar que "*El contenido del fragmento acusado no tiene una relación específica, clara y evidente con los temas de la iniciativa legislativa que llevó a promulgar la Ley 2251 de 2022*".

La sentencia C-020 de 2024 establece criterios que también son aplicables al presente proyecto de ley, lo que sugiere que este último enfrentaría un destino similar en un eventual proceso de revisión constitucional. La jurisprudencia de la Corte Constitucional, al ser vinculante, establece que los fallos que dicta hacen tránsito a cosa juzgada constitucional. Además, conforme al artículo 46 del Decreto 2067 de 1991, ninguna autoridad puede reproducir el contenido material de un acto jurídico declarado inexequible por razones de fondo, siempre y cuando subsistan las disposiciones constitucionales que sirvieron de fundamento para la confrontación entre la norma ordinaria y la Constitución. Aunque los argumentos en este caso podrían considerarse de forma más que de fondo, la sentencia C-020 de 2024 fue clara al señalar que este proyecto trata una materia tributaria.

Por tanto, es probable que la Corte Constitucional declare la inconstitucionalidad de este proyecto de ley por motivos similares a los expuestos en la sentencia mencionada.

La sentencia C-20 de 2024 afecta directamente el artículo 21 de este proyecto de ley, ya que la norma declarada inexequible en esa sentencia regulaba sustancialmente lo mismo. La decisión de la Corte se basó en un tema de trámite, pero dejó claro que se trata de una materia tributaria y que la tarifa es un tributo. Este proyecto de ley presenta varios vicios insubsanables, como su falta de iniciativa gubernamental, su violación del principio de unidad de materia, y un déficit de deliberación democrática. Por lo tanto, se sugiere eliminar este precepto y preparar una nueva iniciativa que aborde exclusivamente los temas propios del artículo 21, después de un proceso de discusión y socialización. De lo contrario, el proyecto de ley podría enfrentar un juicio de constitucionalidad y poner en riesgo el resto del articulado.

Atentamente.

JUAN CARLOS WILLS OSPINA
Representante a la Cámara por Bogotá

Miguel Polo Polo

CHRISTIAN GARCES

Diógenes Quintero

Calle 10 #7-51 Capitolio Nacional piso 1
www.juanwills.com
(317) 501 – 0000

@juanchowills
@juanchowills
JuanCWills

Correspondencia Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8-68 Primer Piso
Conmutador: 3904050 - Extensión: 5310 - jose.uscategui@camara.gov.co

SECRETARÍA GENERAL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES
29 MAY 24
343
FOLIOS

Bogotá D.C., Mayo 29 de 2024

ART 21 (-)

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

Elimínese el artículo 21 del Proyecto de Ley 233/2023C "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", el cual quedará así:

~~**Artículo 21.** Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera:~~

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

José Jaime Uscátegui Pastrana
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

JUSTIFICACIÓN

La sentencia C-020 de 2024 de la Honorable Corte Constitucional recientemente declaró parcialmente inexequible el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, en los siguientes términos; *"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".* El cual se está modificando en el presente proyecto, pasando por alto lo emitido por la Corte.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROPOSICIÓN DE ELIMINACIÓN

Elimínese el artículo 21 del Proyecto de ley No 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado, "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones".

~~**Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.**~~

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

~~b) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará 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 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 1o.** 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.~~

~~**Parágrafo 2o.** La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.~~

Cordialmente,

Yaupos

Juan Cotzo
CD.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

JUSTIFICACIÓN

Los argumentos que justifican esta proposición, tienen como base los siguientes criterios legales y jurisprudenciales, que permiten determinar la conveniencia de la eliminación del artículo 21 del presente Proyecto de ley:

1. **La creación de una tasa es de iniciativa privativa del gobierno y esta tasa no tiene aval gubernamental.** La figura prevista es una medida tributaria, porque: (i) el hecho generador se basa en la prestación de un servicio público, o en un beneficio particular al contribuyente, es decir, individualizable; (ii) tiene una naturaleza retributiva, ya que las personas que utilizan el servicio público, deben pagar por él, compensando el gasto en que se ha incurrido y (iii) se cobra cuando el contribuyente provoca la prestación del servicio, y el cobro debería ser proporcional (aunque se admiten en ocasiones criterios distributivos).

   En efecto, recientemente la Corte Constitucional en **sentencia C-020 de 2024** declaró inexequible un artículo similar de una ley que precisamente se ocupó de temas relacionados con seguridad vial, al considerar que la norma legal sobre la tarifa del SICOV "es de carácter tributario" ya que "se trata de un ingreso público destinado al financiamiento de una herramienta prevista para el cumplimiento de la función pública".

   De modo que, si se entiende que la norma en realidad no establece una tarifa de un servicio público, sino que se trata en realidad de una tasa -(Corte Constitucional, sentencia C-278-19)- ese concepto negativo del Ministerio no solo supone la negativa gubernamental en los términos indicados (Ley 819), sino que dado que **no existe un aval gubernamental** para una medida tributaria que, obligatoriamente, requiere **iniciativa gubernamental** (artículo 154 de la Constitución y artículo 142 Ley Orgánica del Congreso). Además, la determinación de si es tasa o no es un asunto de enorme importancia por las consecuencias jurídicas que de ello derivan (Corte Constitucional, sentencia C-200-21). Esta infracción del artículo 154 CP no es subsanable, como lo tiene determinado la jurisprudencia constitucional (sentencia C-109 de 2023), al crear una tasa .

2. **Su trámite debió iniciar en la Cámara de Representantes.** En la misma línea, si se entiende que el artículo 21 enmarca su naturaleza tributaria en una tasa, como lo hizo la Corte Constitucional en la sentencia C-020 de 2024 al ocuparse precisamente

-como se indicó- de una ley de seguridad vial, es claro que su fijación requeriría que el trámite inicie en la Cámara de Representantes y no en el Senado, conforme los artículos 154 C.P. y 143 de la Ley 5ª . Se insiste en que esta circunstancia **viciaría la totalidad del proyecto de ley.**

3. **Violación del principio de legalidad tributaria.** El artículo viola el principio de legalidad tributaria (art. 338 C.P.), conforme al criterio sentado por la Corte Constitucional (sentencias C-278 de 2019, C-060 de 2018 y C-056 de 2019, entre otras) por tres motivos:

   Primero, porque la norma acusa falta de claridad sobre los elementos de la obligación fiscal, esto es, sujeto activo, sujeto pasivo, hecho generador, base gravable y tarifa.

   Segundo, porque si bien la ley puede atribuir a entidades administrativas la facultad de fijar la tarifa de tasas y contribuciones especiales, en todo caso, es competencia privativa definir el sistema y el método para establecer la tasa. En este caso, la norma no lo hace.

   Tercero, crea una tarifa dinámica discrecional que permite al Ministerio de Transporte revisar periódicamente los criterios para determinar las tarifas, apartándose de los criterios previamente establecidos en el mismo artículo.

4. **Violación al principio de consecutividad.** La norma propuesta infringe el principio consecutividad que guía el trámite legislativo, previsto en la Constitución y la Ley Orgánica del Congreso. Conforme a este principio, los proyectos de ley deben surtir cuatro debates de manera sucesiva, tanto en comisiones como en plenarias. Ello entraña el deber de debatir todos los temas puestos en consideración. Este deber no es renunciable y supone que la totalidad del articulado debe ser discutido y aprobado tanto en Comisión como en Plenaria (sentencia C-754-04). La inexistencia de un debate bien en Comisión o en Plenaria de la otra Cámara, según la jurisprudencia constitucional, entraña una infracción del principio de consecutividad en el trámite legislativo.

   Como el texto actual fue introducido de manera tardía en el debate parlamentario, puede correr la suerte de una norma que regulaba de manera similar la misma

materia y que recientemente fue declarada inexequible por la Corte Constitucional, en la **sentencia C-020 de 2024**.

5. **Violación del principio de unidad de materia.** La norma no tiene conexidad suficiente con los temas de seguridad vial. Como lo dijo la Corte en la reciente **sentencia C-020 de 2024,** al estudiar la constitucionalidad de una ley de seguridad vial, "[l]a definición del medio de financiamiento del Sicov no es una medida que clara y específicamente contribuya a reducir los riesgos de accidentes viales y lograr un sistema de transporte terrestre seguro" y "el aparte no establece medidas que contribuyan directamente a mejorar la seguridad vial, sino que se refiere a la sostenibilidad de un instrumento tecnológico útil para el ejercicio de las funciones de la Superintendencia de Transporte e incluye una definición de carácter tributario, ajena por principio a la materia de la ley". Se reitera que la **sentencia C-020 de 2024** se refirió a una norma casi idéntica al artículo 22 que ahora se pretende aprobar, insertada también en una ley de seguridad vial.

6. **Déficit de deliberación democrática.** La jurisprudencia constitucional ha sido clara y contundente al señalar que las disposiciones que se refieran a temas tributarios necesariamente exigen una deliberación democrática suficiente y puntual. Por tal motivo son inconstitucionales las normas tributarias que se adoptan "sin el mínimo de deliberación pública en el seno del Congreso exigido por el respeto al principio de no tributación sin representación" (sentencia C-776 de 2003), y en general la legislación que es aprobada con un "déficit de deliberación" en el cual se incumplen los "presupuestos de amplitud, participación y deliberación mínima que resultan necesarios para garantizar el proceso deliberativo y público " (sentencia C-133 de 2022). La omisión de deliberación fue un elemento clave para la reciente declaración de inexequibilidad de una norma casi idéntica, contenida en una ley de seguridad vial, en la **sentencia C-020 de 2024**. En esa oportunidad, la Corte constató que hubo una "omisión de la deliberación sobre el contenido normativo reprochado".

7. **Violación de la libre competencia.** El artículo elimina el único factor competitivo para el SICOV que es el precio. Con esto se ahondaría en la creación de barreras para la entrada al mercado, en violación de las normas de libre competencia cuya garantía está en la Constitución (art. 333 C.P.), como sucede con el artículo 15 del proyecto de ley.

8. **El artículo 21 es una disposición de intervención económica.** Esta norma, al igual que el artículo 15, es una disposición de intervención en la economía. Según el artículo 150.21 debe precisar los fines y alcances de la intervención y los límites a la libertad económica. Si se va a suplir al mercado como determinador de un precio, la legislación debe precisar (i) qué se persigue con esta disposición de intervención económica (sus fines); (ii) cuál es el ámbito de acción, los parámetros de acción, no basta con atribuir una función sin el soporte debido como ordena la Constitución (sus alcances) y (iii) cuáles son los linderos que se establecen a esa atribución en defensa de los agentes del mercado y de los usuarios (límites de la libertad económica). Al no hacerlo se infringe abiertamente la Constitución. Y en esta etapa del debate (cuarto debate) ya no podría enmendarse el asunto, porque el asunto no fue discutido en los debates anteriores.

9. **Improcedencia de asignar atribuciones regulatorias a los Ministerios**. Con la norma propuesta, se pretende asignar al Ministerio de Transporte facultades regulatorias de tarifas que este no tiene. La atribución de funciones regulatorias de tarifas no son propias de la fijación de políticas públicas a cargo de un Ministerio, sino que deben estar a cargo de organismos técnicos como las comisiones de regulación. Así lo puso de presente el Consejo de Estado recientemente al suspender provisionalmente un decreto del gobierno sobre un tema similar (auto de 2 de marzo de 2023). La norma, además no establece un esquema claro para la fijación de la tarifa (libertad regulada o libertad vigilada, por ejemplo que debe ser materia definida por la ley, Corte Constitucional, sentencia C-186-22), ni los criterios que debe tener en cuenta (C-504-22). Régimen tarifario que está de la mano con el esquema de competencia (Corte Constitucional, sentencia C-150-03) que, se insiste, no se garantiza con el proyecto en estas dos normas (artículos 15 y 22 —21 del pliego de modificaciones—). Estas dos disposiciones que van de la mano, se insiste, limitan indebidamente la competencia.

10. **Exigilidad del análisis de impacto fiscal.** Frente a todo proyecto de ley existe un concepto negativo del Ministerio de Hacienda (Rad. 2-2023-055048, 18 de octubre de 2023). Tal concepto negativo se extiende a todos los asuntos con implicaciones fiscales. Aquel fue contundente en señalar que esa "cartera Ministerial se abstiene de emitir concepto favorable al proyecto de ley".

    Además, el artículo 22 (21 del pliego de modificaciones) -aunque no se mencione expresamente- también tiene unas implicaciones fiscales y, por lo tanto, requiere un análisis de impacto fiscal de acuerdo con la Ley Orgánica 819 de 2003 (art. 7º).

La Corte Constitucional ha precisado que, cuando el Gobierno presenta un análisis de impacto fiscal, el Congreso tiene el deber de estudiarlo y discutirlo. El Congreso debe valorar y analizar el concepto del Ministerio de Hacienda, aunque no necesariamente debe acogerlo (sentencia C-520 de 2019). Sin embargo, cuando no se discute el concepto del Ministerio, el proyecto de ley puede ser declarado inexequible (sentencia C-700 de 2010: "a pesar de la existencia del pormenorizado informe del Ministerio de Hacienda sobre las graves repercusiones financieras [...] el legislador no hizo referencia ni análisis alguno del impacto fiscal de las disposiciones dentro del trámite de la ley ni tampoco dentro de la insistencia presentada").

11. **Los artículos 15 y 21 del proyecto de ley están indisolublemente unidos.** En definitiva, las razones de inconstitucionalidad que se predican del artículo 15 de este proyecto de ley impactan también al artículo 22 (21 del pliego de modificaciones). Por lo mismo, uno y otro deben seguir la misma suerte y eliminarse simultáneamente. El artículo 2 es una norma que pretende regular una tarifa para el SICOV, lo que supone que la ley parte del supuesto de un proveedor único. Esta disposición, como está concebida, implica -como el artículo 15- una violación de la libre competencia, garantizada por el artículo 333 de la Constitución.

12. **Precedente constitucional.** La Corte Constitucional tuvo oportunidad de pronunciarse sobre un proyecto de ley de seguridad vial en asuntos en los que esta iniciativa insiste y que ya fueron declarados inexequibles, como se expone a continuación. La sentencia C-020 de 2024 constituye un precedente de obligatorio acatamiento, que tiene fuerza de cosa juzgada (art. 243 C.P.), pues sienta unos criterios que aplican también a esta iniciativa legislativa, como pasa a explicarse.

Cordialmente,

ART 21

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Olga B.
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

PROPOSICIÓN

Con sustento en la Ley 5 de 1992 y en mi condición de representante a la Cámara por el departamento del Tolima, me permito presentar proposición eliminación al art 21 del proyecto de ley 233 de 2023 y 142 de 2022 de Senado *"POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Artículo Original	Artículo Propuesto
~~Artículo 21.~~ ~~**CENTRO NACIONAL AUTOMATIZADO DE DETECCIÓN Y TRATAMIENTO DE MULTAS POR INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO.**~~ ~~Con el propósito de garantizar la protección a la vida, a la integridad personal, disminuir las víctimas por siniestros viales y eliminar la transgresión generalizada a las normas de tránsito, el Gobierno Nacional reglamentará 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. La reglamentación deberá establecer las condiciones necesarias para garantizar la inversión inicial, los costos de operación, funcionamiento, mantenimiento, modernización y expansión, que serán descontados de forma proporcional del recaudo por concepto de multas por infracciones al tránsito. El Centro Nacional de Detección tendrá como fines principales: 1. Registrar por medio de dispositivos de control automáticos homologados, las infracciones a la normativa relacionada con las velocidades máximas autorizadas, el respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, y las señales que obligan a los vehículos a detenerse en las vías del orden nacional; 2. Gestionar las operaciones relativas a la identificación de los de vehículos incursos en las infracciones contempladas en el numeral 1°;~~	**Se solicita eliminar dicho artículo.** SECRETARÍA GENERAL LEYES 22 MAY 3:21

~~3. Gestionar las operaciones necesarias para la notificación de las órdenes de comparendo y el desarrollo del debido proceso contravencional previa constatación de las infracciones contenidas en el numeral 1° por la Dirección Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; 4. Gestionar las respuestas y requerimientos de los infractores a las notificaciones de infracción contenidas en el numeral 1°; 5. Gestionar el cobro y recaudo de las multas a las infracciones contenidas en el numeral 1°; 6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará los puntos y tramos críticos para la instalación de los dispositivos de control automático, de acuerdo con los análisis de siniestralidad vial con resultado de muerte o lesión. La competencia para conocer de las faltas detectadas por el Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito, en única instancia, será del Superintendente de Transporte o su delegado. Los dineros recaudados por las multas impuestas en virtud del presente artículo ingresarán al Presupuesto General de la Nación una vez descontado los costos para la operación del Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito.~~ ~~**Parágrafo 1.** El Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito podrá operar en las vías municipales y departamentales, urbanas y rurales de los entes territoriales, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte donde no existan Organismos de Tránsito o no tengan cobertura los Cuerpos Operativos de Control o capacidad para cubrir total o parcialmente la detección de infracciones de que trata el numeral 1° en los tramos o puntos determinados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En cuyo caso se trasladará al municipio donde ocurrió la infracción el cincuenta por ciento (50%) del valor restante del recaudo, una vez descontados los costos de~~	

~~operación del Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones de Tránsito.~~ ~~**Parágrafo 2.** Sin perjuicio de las competencias que a las autoridades de tránsito le corresponden, la Policía Nacional, a través de personal adscrito a la Jefatura Nacional del Servicio de Policía, tendrá la competencia de imponer órdenes de comparendo relacionadas con el Artículo 42 del Código Nacional de Tránsito en las vías departamentales y en los municipios donde, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte, no existan o no tengan cobertura los cuerpos operativos de control de los organismo de tránsito. El proceso contravencional corresponderá adelantarlo a la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, con el apoyo de los organismos de tránsito departamentales, cuando a ello haya lugar.~~ ~~**Parágrafo 3.** Quien figure como último propietario de un vehículo con matrícula vigente en el Registro Nacional de Automotores del Registro Único Nacional de Tránsito deberá ser notificado acerca del vencimiento de la Póliza del SOAT a la última dirección registrada. El sistema deberá entregar el registro del parque automotor cuya póliza se encuentra vencida en el Registro Nacional de Seguros. El Ministerio de Transporte reglamentará el proceso de notificación.~~	

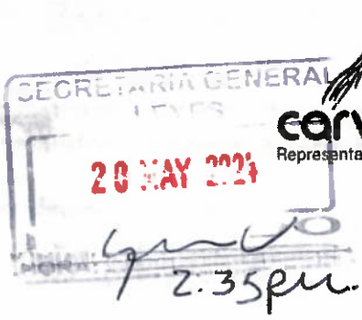
Cordialmente,

Olga Beatriz González Correa
Representante a la Cámara
Departamento del Tolima

Justificación: Se solicita eliminar dicho articulado, puesto que la Ley 1310 de 2009, que actualmente se encuentra vigente, determina con claridad la jurisdicción de los organismos de tránsito en aquellas zonas donde no haya autoridades de tránsito. De manera que no existe una justificación para la creación de organismos adicionales a los ya existentes. Lo que debe en este caso realizarse es fortalecer los organismos de transito existentes cuya jurisdicción.

Art 21 (-)

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA



carvalho
Representante a la Cámara

Bogotá, 28 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA
PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA

Elimínese el **artículo 21** del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara - 142 de 2022 Senado "por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones".

~~**Artículo 21.** Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera:~~

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

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

~~**b) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará 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 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 1º. 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.~~

~~Parágrafo 2º. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.~~

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Antioquia

ANGÉLICA LOZANO CORREA
Senadora de la Repùblica

JENNIFER PEDRAZA SANDOVAL
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Dignidad y Compromiso

JUSTIFICACIÓN

Son diferentes los argumentos que justifican la eliminación de este problemático artículo:

1. **Violación de la libre competencia.** El artículo elimina el único factor competitivo para el SICOV que es el precio. Con esto se ahondaría en la creación de barreras para la entrada al mercado, en violación de las normas de libre competencia cuya garantía está en la Constitución (art. 333 C.P.), como sucede con el artículo 15 del proyecto de ley.

2. Improcedencia de asignar atribuciones regulatorias a los ministerios. Con la norma propuesta, se pretende asignar al Ministerio de Transporte facultades regulatorias de tarifas que este no tiene. La atribución de funciones regulatorias de tarifas no son propias de la fijación de políticas públicas a cargo de un Ministerio, sino que deben estar a cargo de organismos técnicos como las comisiones de regulación. Así lo puso de presente el Consejo de Estado recientemente al suspender provisionalmente un decreto del gobierno sobre un tema similar (auto de 2 de marzo de 2023). La norma, además no establece un esquema claro para la fijación de la tarifa (libertad regulada o libertad vigilada, por ejemplo que debe ser materia definida por la ley, Corte Constitucional, sentencia C-186-22), ni los criterios que debe tener en cuenta (C-504-22). Régimen tarifario que está de la mano con el esquema de competencia (Corte Constitucional, sentencia C-150-03) que, se insiste, no se garantiza con el proyecto en estas dos normas (artículos 15 y 22 —21 del pliego de modificaciones—). Estas dos disposiciones que van de la mano, se insiste, limitan indebidamente la competencia.

3. El proyecto de ley regula una tasa, por esa razón el proyecto es de iniciativa privativa del gobierno o, al menos, debe tener aval gubernamental. El desarrollo de esta tarifa es una tasa en realidad porque

(i) El hecho generador se basa en la prestación de un servicio público, o en un beneficio particular al contribuyente, es decir, individualizable;

(ii) Tiene una naturaleza retributiva, ya que las personas que utilizan el servicio público deben pagar por él, compensando el gasto en que se ha incurrido

(iii) Se cobra cuando el contribuyente provoca la prestación del servicio y el cobro debería ser proporcional (aunque se admiten en ocasiones criterios distributivos).

En efecto, recientemente la Corte Constitucional en Sentencia C-020 de 2024 declaró inexequible un artículo similar de una ley que precisamente se ocupó de temas relacionados con seguridad vial, al considerar que la norma legal sobre la tarifa del SICOV "es de carácter tributario" ya que "se trata de un ingreso público destinado al financiamiento de una herramienta prevista para el cumplimiento de la función pública".

De modo que **si se entiende que la norma en realidad no establece una tarifa de un servicio público, sino que se trata en realidad de una tasa** -Corte Constitucional, sentencia C-278-19- el concepto negativo del Ministerio no solo supone la negativa gubernamental en los términos indicados

(Ley 819), sino que no existe un aval gubernamental para una medida tributaria que, obligatoriamente, requiere iniciativa gubernamental (artículo 154 de la Constitución y artículo 142 Ley Orgánica del Congreso). Además, la determinación de si es tasa o no es un asunto de enorme importancia por las consecuencias jurídicas que de ello derivan (Corte Constitucional, Sentencia C-200-21). Esta infracción del artículo 154 CP no es subsanable, como lo tiene determinado la jurisprudencia constitucional (sentencia C-109 de 2023), al crear una tasa.

4. Su trámite debió iniciar en la Cámara de Representantes. En la misma línea, si se entiende que el artículo 21 enmarca su naturaleza tributaria en una tasa, como lo hizo la Corte Constitucional en la Sentencia C-020 de 2024 al ocuparse precisamente -como se indicó- de una ley de seguridad vial, es claro que su fijación requeriría que el trámite inicie en la Cámara de Representantes y no en el Senado, conforme los artículos 154 C.P. y 143 de la Ley 5ª . Se insiste en que esta circunstancia viciaría la totalidad del proyecto de ley.

5. Violación del principio de legalidad tributaria. El artículo viola el principio de legalidad tributaria (art. 338 C.P.), conforme al criterio sentado por la Corte Constitucional (sentencias C-278 de 2019, C-060 de 2018 y C-056 de 2019, entre otras) por tres motivos:

a. La norma acusa falta de claridad sobre los elementos de la obligación fiscal, esto es, sujeto activo, sujeto pasivo, hecho generador, base gravable y tarifa.
b. Si bien la ley puede atribuir a entidades administrativas la facultad de fijar la tarifa de tasas y contribuciones especiales, es competencia privativa de la ley definir el sistema y el método para establecer la tasa. En este caso, la norma no lo hace.
c. Tercero, crea una tarifa dinámica discrecional que permite al Ministerio de Transporte revisar periódicamente los criterios para determinar las tarifas, apartándose de los criterios previamente establecidos en el mismo artículo.

6. Violación al principio de consecutividad. La norma propuesta infringe el principio de consecutividad que guía el trámite legislativo, previsto en la Constitución y en la Ley 5. Conforme a este principio, los proyectos de ley deben surtir cuatro debates de manera sucesiva, tanto en comisiones como en plenarias. Ello entraña el deber de debatir todos los temas puestos en consideración. Este deber no es renunciable y supone que la totalidad del articulado debe ser discutido y aprobado tanto en Comisión como en Plenaria (Sentencia C-754-04). La inexistencia de un debate bien en Comisión o en Plenaria de la otra Cámara, según la jurisprudencia constitucional, entraña una infracción del principio de consecutividad en el trámite legislativo.

Como el texto actual fue introducido de manera tardía en el debate parlamentario, puede correr la suerte de una norma que regulaba de manera similar la misma materia y que recientemente fue declarada inexequible por la Corte Constitucional, en la Sentencia C-020 de 2024.

7. Violación del principio de unidad de materia. La norma no tiene conexidad suficiente con los temas de seguridad vial. Como lo dijo la Corte en la reciente Sentencia C-020 de 2024, al estudiar la constitucionalidad de una ley sobre seguridad vial, "la definición del medio de financiamiento del Sicov no es una medida que clara y específicamente contribuya a reducir los riesgos de accidentes viales y lograr un sistema de transporte terrestre seguro" y "el aparte no establece medidas que contribuyan directamente a mejorar la seguridad vial, sino que se refiere a la sostenibilidad de un

instrumento tecnológico útil para el ejercicio de las funciones de la Superintendencia de Transporte e incluye una definición de carácter tributario, ajena por principio a la materia de la ley". Se reitera que la Sentencia C-020 de 2024 se refirió a una norma casi idéntica al artículo 22 que ahora se pretende aprobar, insertada también en una ley sobre seguridad vial.

8. Déficit de deliberación democrática. La jurisprudencia constitucional ha sido clara y contundente al señalar que las disposiciones que se refieran a temas tributarios necesariamente exigen una deliberación democrática suficiente y puntual. Por tal motivo son inconstitucionales las normas tributarias que se adoptan "sin el mínimo de deliberación pública en el seno del Congreso exigido por el respeto al principio de no tributación sin representación" (sentencia C-776 de 2003), y en general la legislación que es aprobada con un "déficit de deliberación" en el cual se incumplen los "presupuestos de amplitud, participación y deliberación mínima que resultan necesarios para garantizar el proceso deliberativo y público " (sentencia C-133 de 2022). La omisión de deliberación fue un elemento clave para la reciente declaración de inexequibilidad de una norma casi idéntica, contenida en una ley de seguridad vial, en la sentencia C-020 de 2024. En esa oportunidad, la Corte constató que hubo una "omisión de la deliberación sobre el contenido normativo reprochado".

9. El artículo 21 es una disposición de intervención económica. Esta norma es una disposición de intervención en la economía. Según el artículo 150.2 de la Constitución, toda ley de intervención económica debe precisar los fines y alcances de la intervención y los límites a la libertad económica. Si se va a suplir al mercado como determinador de un precio, la legislación debe precisar

(i) Qué se persigue con esta disposición de intervención económica (sus fines);

(ii) Cuál es el ámbito y los parámetros de acción, pues no basta con atribuir una función sin el soporte debido como ordena la Constitución (sus alcances)

(iii) Cuáles son los linderos que se establecen a esa atribución en defensa de los agentes del mercado y de los usuarios (límites de la libertad económica).

Al no hacerlo se infringe abiertamente la Constitución. Y en esta etapa del debate (cuarto debate) ya no podría enmendarse el asunto, porque el asunto no fue discutido en los debates anteriores.

10. Exigibilidad del análisis de impacto fiscal. Frente a todo proyecto de ley existe un concepto negativo del Ministerio de Hacienda (Rad. 2-2023-055048, 18 de octubre de 2023). Tal concepto negativo se extiende a todos los asuntos con implicaciones fiscales. El concepto del Ministerio de Hacienda fue contundente en señalar que esa "cartera Ministerial se abstiene de emitir concepto favorable al proyecto de ley".

Además, el artículo 22 (21 del pliego de modificaciones) -aunque no se mencione expresamente- también tiene unas implicaciones fiscales y, por lo tanto, requiere un análisis de impacto fiscal de acuerdo con la Ley Orgánica 819 de 2003 (art. 7°).

La Corte Constitucional ha precisado que, cuando el Gobierno presenta un análisis de impacto fiscal, el Congreso tiene el deber de estudiarlo y discutirlo. El Congreso debe valorar y analizar el concepto del Ministerio de Hacienda, aunque no necesariamente debe acogerlo (sentencia C-520 de 2019). Sin embargo, cuando no se discute el concepto del Ministerio, el proyecto de ley puede ser declarado

inexequible (sentencia C-700 de 2010: "a pesar de la existencia del pormenorizado informe del Ministerio de Hacienda sobre las graves repercusiones financieras [...] el legislador no hizo referencia ni análisis alguno del impacto fiscal de las disposiciones dentro del trámite de la ley ni tampoco dentro de la insistencia presentada").

Art 21(-)

Juan Sebastián
gómez gonzales

25

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

29 MAR 2024

PROPOSICIÓN

Elimínese el artículo 21 del **Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones".

~~**Artículo 21.** Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.~~

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

~~b) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará 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 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 1o. 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.

Parágrafo 2o. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario señalar que la Corte Constitucional en sentencia C-020 de 2024 declaró inexequible por desconocimiento de los principios de consecutividad e identidad flexible el artículo 15 de la ley 2251 de 2022 que contenía disposiciones similares a lo que se pretende en el artículo 21 del presente proyecto, según el cual "para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la

cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT".

Los artículos 15 y 21 del proyecto de ley están indisolublemente unidos. En definitiva, las razones de inconstitucionalidad que se predican del artículo 15 de este proyecto de ley impactan también al artículo 21. Por lo mismo, uno y otro deben seguir la misma suerte y eliminarse simultáneamente.

Los apartes demandados aluden al cálculo de la tarifa destinada a la financiación del Sicov. Es decir, se trata de sumas que son cobradas por su utilización como herramienta para el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control, que la Superintendencia de Transporte ejerce sobre los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Los criterios desarrollados por la Corte conducen a establecer que la materia de la expresión bajo estudio no guarda un vínculo temático específico, claro y evidente con la iniciativa legislativa estudiada y votada en el Senado. Como se evidenció, el contenido del proyecto de ley estuvo desde el principio encaminado al establecimiento de una política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro. Para ello, se disponían medidas para la reducción de los accidentes de tránsito, mediante la provisión de condiciones que tornen seguro todo el sistema (infraestructura vial, vehículos, requisitos para las licencias de conducción, etc).

La iniciativa legislativa partió del reconocimiento de que los errores humanos en el transporte terrestre son inevitables, por lo que optó por fortalecer la seguridad del sistema de tránsito en su conjunto, con el fin de reducir el riesgo de accidentalidad que generan las fallas humanas.

En cambio, el aparte objeto de control constitucional se refiere a la definición de la tarifa cobrada a los usuarios del Sicov. Como atrás se advirtió, este sistema es una herramienta que tiene por objetivo facilitar a la Superintendencia de Transporte el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control sobre los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. La definición del medio de financiamiento del Sicov no es una medida que clara y específicamente contribuya a reducir los riesgos de accidentes viales y lograr un sistema de transporte terrestre seguro.

Violación del principio de unidad de materia

Se podría sostener que de manera indirecta la medida aportaría a la finalidad de la iniciativa legislativa, según fue estudiada desde el primer debate en el Senado, en cuanto tiene el propósito de hacer sostenible una herramienta utilizada por la Superintendencia para velar por el buen funcionamiento de los organismos de apoyo. La información que el Sicov reporta a esta entidad, permite la adopción de las decisiones necesarias para procurar el buen funcionamiento de los referidos organismos encargados. Es decir que conduce a un mejor funcionamiento de las funciones de tránsito desarrolladas por estos últimos. A su vez, esto contribuye a lograr un sistema vial más seguro, pues estos organismos se encargan, entre otros, de capacitar a las personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas, verificar la aptitud de los conductores y realizar la revisión técnico-mecánica de los vehículos.

Lo pretendido por el artículo 21 **del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado,** no establece medidas que contribuyan directamente a mejorar la seguridad vial, sino que se refiere a la sostenibilidad de un instrumento tecnológico útil para el ejercicio de las funciones de la Superintendencia de Transporte e incluye una definición de carácter tributario, ajena por principio a la materia de la ley, temática que podría incorporarse en una iniciativa legislativa autónoma.

Cordialmente,

Juan Sebastián Gómez Gonzáles
Representante a la Cámara por Caldas
Nuevo Liberalismo

Art 21(?)

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
08 MAY 2024
3:33

PROPOSICIÓN DE ELIMINACIÓN

Elimínese el **artículo 21° del Proyecto de Ley No. 233/2023 Cámara - 142/2022 Senado** "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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".

~~**Artículo 21.** Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.~~

~~**Artículo 15.** El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tarifa se calculará de acuerdo al histórico de tramites 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 considerará 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 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 1o.** 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.~~

~~**Parágrafo 2o.** La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.~~

Juan E.

ART 21 (-)

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES

22 MAY 22

PROPOSICIÓN

De conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes de la Ley 5 de 1992, demás disposiciones concordantes, me permito presentar la siguiente proposición:

Eliminese el artículo 21 del Proyecto de Ley no. 142 de 2022 Senado y 233 – Cámara "Por el 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".

Presentado por,

CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara por Santander

Jennifer Pedraza S.
Rep x Bogotá

Julio Miranda

Art 21 (-)

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aníbal Hoyos

Bogotá D.C, mayo de 2024

1

Honorable Representante
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024
3:12pm.

ASUNTO: Proposición eliminar artículo 21 del PL 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente y Secretario,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo ELIMINAR EL ARTÍCULO 21 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara:

~~*"Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.*~~

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

~~*b) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará 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:*~~

Proyectó: LCPL

~~*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 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 1º. 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.*~~

~~*Parágrafo 2º. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.*~~"

Cordialmente,

ANÍBAL GUSTAVO HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por
RisaraldaPartido Liberal

Proyectó: LCPL

JUSTIFICACIÓN

Considero pertinente la eliminación del artículo mencionado por cuanto considero que el mismo no guarda unidad de materia con el objeto de la iniciativa legislativa (*"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 todo el territorio nacional, 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"*).

A través del señalado artículo, se busca incluir en el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022 temas relacionados con cálculos, elementos y regulaciones de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, lo cual considero no se relaciona con el objeto y contenido del proyecto de ley originalmente radicado.

Proyectó: LCPL

Art 21(-)

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ALEJANDRO GARCÍA

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

Elimínese el artículo 21 del Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara y 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones", así:

"~~**Artículo 21.** Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.~~

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

~~b) Cuantificación de los materiales, suministros y demás insumos tecnológicos y de recurso humano. En caso que deba contratarse con terceros se considerará 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~~

Edificio Nuevo del Congreso
Cra.7ª.No.8-68 Of.448B
E-mail: alejandro.garcia@camara.gov.co
Bogotá, D.C.

~~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 1º**. 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.~~

~~**Parágrafo 2º**. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia~~"

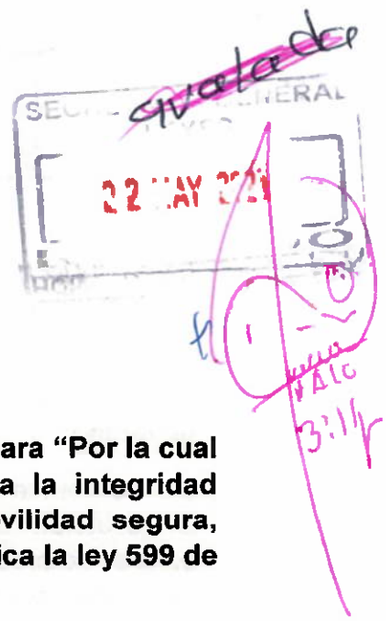
Atentamente,

ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Representante a la Cámara por Risaralda

Edificio Nuevo del Congreso
Cra.7ª.No.8-68 Of.448B
E-mail: alejandro.garcia@camara.gov.co
Bogotá, D.C.

Art 21

Piedad **CORREAL** Rubiano
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



PROPOSICIÓN.

Modifíquese el artículo 21 del proyecto de ley 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, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.

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

Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen~~.~~**, y la misma no podrá sobrepasar un promedio Nacional, con el fin de cobrar una tarifa en todo el territorio.** Para el primer año la tarifa se calculará de acuerdo al histórico de tramites 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 considerará 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 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 1º. 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.

Parágrafo 2º. La Superintendencia de Transporte a través de los Sicov deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.

PIEDAD CORREAL RUBIANO.
Representante a la Cámara por el Quindío.

Piedad **CORREAL** Rubiano
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

JUSTIFICACIÓN

Se debe realizar la presente modificación, con el fin que el cobro realizado a los usuarios por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, tenga o cuente con un límite o un tope, ya que no se puede dejar abierto a la unilateralidad de las entidades para que realicen cobros que no cuentan con un límite o regulación en su aumento.

ART 21

SECRETARÍA GENERAL
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
29 MAY 2024
HORA 3:26pm

EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara

PACTO HISTÓRICO

Con sustento en la Ley 5ª de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes", en su sección 5, Artículo 114, numeral 2 presentó

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Al texto para primer debate del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado

"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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"

Modifíquese el artículo 21 del Proyecto de Ley No. 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado, el cual quedará así;

Artículo 21. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará de la siguiente manera.

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

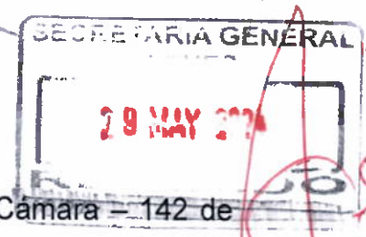
renovación, cobertura, ampliación de servicios, capacitación, seguridad del sistema de la información, de su flujo y demás gastos asociados.

Parágrafo 1º. 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.

~~**Parágrafo 2º.** La Superintendencia de Transporte a través de los SICOV deberá realizar cada año, con la información recaudada, un análisis de las prácticas que constituyan incumplimientos normativos y que impacten en la siniestralidad vial, con base en dicho análisis diseñará estrategias y enfocará sus ejercicios de inspección, vigilancia y control para la modificación de la práctica y el mejoramiento en la capacidad de control de la Superintendencia.~~

EDUARD SARMIENTO HIDALGO
Representante a la Cámara por Cundinamarca

Proposición



Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado: "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones".

Artículo nuevo:

Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, como en el Marco de Gasto de Mediano Plazo de los sectores responsables de su cumplimiento.

√452 ✓
969

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA
Representante a la Cámara por el Vaupés
Hugo Danilo Lozano Pimiento

ART Nuevo

RÍA GENERAL
EYES
22 MAY 2023

Proposición de articulo nuevo al PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO – 233 DE 2023 CÁMARA *"POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUDDE LOS INDIVIDUOS, MEDIANTE UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUYENTE PARA TODOS LOS ACTORES VIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Proposición de artículo nuevo, El cual quedara así:

Artículo nuevo: los departamentos de Vaupés, Guainía y Amazonas, donde el único medio de transporte es el aéreo, y cuya gravedad de accidente requiera desplazamiento a nivel de complejidad 3 y niveles inferiores con evolución en crisis que modifiquen de manera grave y aguda el nivel de complejidad, con distancias que comprometen la vida del paciente según criterio médico, las empresas de seguro Obligatorio de transito SOAT, garantizaran mediante empresas aéreas medicalizadas el servicio de traslado a otros municipios o donde presten el servicio de niveles de atención según requerimiento médico, del usuario accidentado con el fin de garantizar a la victima de accidente de tránsito la integridad de la atención y superación de la urgencia, de conformidad con lo reglamentación y montos con sagrados en el Decreto Único Reglamentario del sector salud y protección social o los que hagan sus veces.

HUGO DANILO LOZANO PIMIENTO
Representante a la Cámara por el Vaupés

REPÚBLICA DE COLOMBIA
Aquí Vive La Democracia

elkin
OSPINA
Representante a la Cámara

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
28 MAY 2024
3:43

Bogotá DC, mayo de 2024

PROPOSICIÓN

Propongo la inclusión de un **artículo nuevo** en el proyecto de ley 233 de 2023 Cámara y 142 de 2022 Senado "*por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, y se dictan otras disposiciones*", en los siguientes términos:

ARTÍCULO XX. Reemplácense los artículos 143 y 143A de la Ley 769 de 2002, cuyo contenido se fija únicamente en el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, que quedará así:

ARTICULO 143. DAÑOS MATERIALES EN VEHICULOS ASEGURADOS O NO ASEGURADOS. *En caso de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información.*

En caso de acuerdo expreso, los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses y acudir a las compañías aseguradoras, utilizando para tal fin herramientas técnicas y tecnológicas sin que para este fin se requiera la suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito. En tal caso, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito.

De no mediar acuerdo entre las partes, será obligación de los conductores, procurando no afectar el tráfico de la vía, presentar a la autoridad de tránsito en el lugar de los hechos, el documento de identificación, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, el

certificado de la revisión tecnicomecánica si procede, así como la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos.

En todo caso, se procurará que los vehículos permanezcan sobre la vía afectando el tráfico, apenas por el tiempo necesario para la toma de elementos materiales probatorios por parte de los conductores, autoridades o interesados.

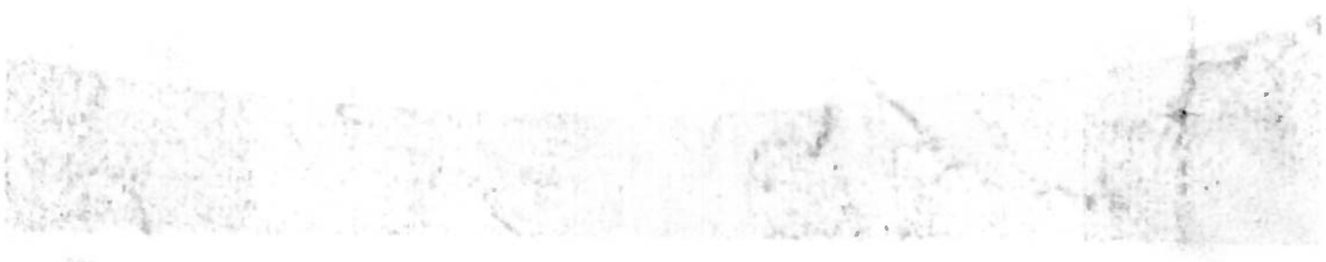
Corresponderá a las compañías aseguradoras adoptar las modificaciones al contrato de seguro y los procedimientos que permitan la celebración de estos acuerdos y el pago de las primes de seguro, sin que a esta finalidad pueda oponerse la ausencia del documento de la autoridad de tránsito.

Los elementos materiales probatorios recaudados por las partes involucradas podrán reemplazar el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores podrán acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho; si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

El control del tránsito, así como la protección y garantía de los derechos a la propiedad privada y a la conservación del patrimonio personal son actividades y fines esenciales del Estado a través de las autoridades públicas, como las de tránsito para el caso específico, por lo que se propone la evaluación del contenido de esta proposición para retornar, de algún modo, a la disposición anterior a las Leyes 2161 de 2021 y 2251 de 2022, con las que se modificó el régimen sin que a la fecha los resultados puedan ser calificados como buenos.

Al contrario, quienes tenemos contacto con autoridades de policía y tránsito, hemos podido evidenciar que se presenta un ostensible incremento en actos violentos entre los involucrados en colisiones y accidentes, puesto que las condiciones de los siniestros o incidentes no permiten un raciocinio consecuente y calmado por parte de quienes están llamados a conciliar.



La conciliación, por definición, no puede ser un acto obligatorio y no puede el Estado sustraerse de sus obligaciones de garantizar los derechos pecuniarios de los ciudadanos. Si cobramos impuestos de rodamiento, patrimonio, etc, tenemos la obligación de brindar las garantías necesarias a los propietarios o poseedores de vehículos.

Atentamente,

ELKIN RODOLFO OSPINA OSPINA
Representante a la Cámara por Antioquia

CAMILO LONDOÑO
Representante a la Cámara
#LaFuerzaDeUnEquipo

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ART NUEV

Bogotá D.C., 28 de mayo de 2024

Honorable Representante
DAVID ANDRÉS CALLE AGUAS
Presidente
Cámara de Representantes

Asunto: Proposición **artículo nuevo** al Proyecto de Ley No. 233 de 2024 Cámara – 142 de 2022 Senado *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, y se dictan otras disposiciones"*.

Incorpórese un artículo nuevo al **Proyecto de Ley No. 233 de 2024 Cámara – 142 de2022 Senado** *"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, y se dictan otras disposiciones"*, el cual quedará así:

Artículo Nuevo. Adiciónese 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 inmovilizara 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.

Atentamente,

JUAN CAMILO LONDOÑO BARRERA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Alianza Verde

Carrera 7 No. 8 - 68 Oficina 623B - Edificio Nuevo del Congreso - Bogotá
(601) 877 07 20 Ext. 3614 - 3615
juan.londono@camara.gov.co
@camilolondono13

ART NUEVO

Julio Roberto SALAZAR PERDOMO

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR CUNDINAMARCA

PROPOSICIÓN ADITIVA.

Adicionese un artículo nuevo al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado – 233 de 2023 Cámara "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A 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 "de la siguiente manera:

Artículo Nuevo. Se fomentará el desarrollo de infraestructuras adecuadas para la movilidad activa, como senderos peatonales, ciclovías y espacios para patinetas eléctricas, tanto en áreas urbanas como rurales. Este artículo tiene como objetivo proporcionar a los ciudadanos alternativas de transporte saludables y sostenibles que contribuyan a la reducción de la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

Cordialmente,

JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

Elaboró: NPM

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
20 MAY
3:18

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Oficina nuevo edificio del Congreso 331-332 Teléfono 3904050 Ext. 3583 Agenda: 3214980903, 3209249820
JulioRobertoSalazarP @JRobertoSalazar @jrobertosalazarp

4

Art nuevo

Julio Roberto JR
SALAZAR PERDOMO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR CUNDINAMARCA

PROPOSICIÓN ADITIVA.

Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado – 233 de 2023 Cámara "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A 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 "de la siguiente manera:

Artículo Propuesto: Se creará un sistema público y transparente que permita el acceso libre a datos detallados sobre siniestralidad vial. Este sistema incluirá información sobre las circunstancias y causas de los accidentes, así como los tipos de usuarios involucrados, con el fin de apoyar la investigación y el desarrollo de políticas de seguridad vial más efectivas

Cordialmente,

JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

Elaboró: NPM

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
20 MAY
3:17

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Oficina nuevo edificio del Congreso 331-332 Teléfono 390 4030 Ext. 3583 Agenda: 3214980903, 3209249820
JulioRobertoSalazarP @JRobertoSalazar @jrobertosalazarp

ART NUEVO

Julio Roberto SALAZAR PERDOMO

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR CUNDINAMARCA

PROPOSICIÓN ADITIVA.

Adicionese un artículo nuevo al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado – 233 de 2023 Cámara "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A 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 "de la siguiente manera:

Artículo Nuevo. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, implementará un programa de incentivos fiscales y económicos para promover la adopción de vehículos sostenibles, como vehículos eléctricos e híbridos. Estos incentivos podrán incluir descuentos en impuestos de importación, reducción en tasas de matrícula, y beneficios en programas de renovación vehicular."

Cordialmente,

JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

Elaboró: NPM

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
26 MAY
3:18

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Oficina nuevo edificio del Congreso 531-532 Teléfono 3904050 Ext. 3383 Agenda: 3214980903, 3209249820
JulioRobertoSalazarP @JRobertoSalazar @jrobertosalazarp

ART NUEVO

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al texto propuesto para segundo debate del 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".

Artículo Nuevo. Autorícese a los Concejos municipales y Distritales y a las Asambleas departamentales a otorgar descuentos o beneficios tributarios a todos los contribuyentes que tengan pendiente el pago de impuestos sobre vehículos automotores, por una única vez, dentro de los seis (6) meses siguientes, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Atentamente,

Modesto Aguilera Vides
Representante a la Cámara – Departamento del Atlántico

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
28 [illegible]

3:05

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

LILI RODRÍGUEZ
CONGRESISTA

SECRETARÍA ... LEYES
22 MAY 2024

PROPOSICIÓN ADITIVA

En mi condición de Representante a la Cámara del Departamento de Cundinamarca y con sustento en la ley 5ta de 1992, me permito presentar proposición para agregar un artículo al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado y 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 cuál quedará de la siguiente manera:

ARTÍCULO NUEVO. El Ministerio de Transporte expedirá una reglamentación específica para el cumplimiento tanto de la Ley 2251 de 2022, así como de la resolución 160 de 2017 con el fin de reducir los accidentes e infracciones a causa de motocicletas, ciclomotores, tricimoto y cuadriciclos especialmente en zonas urbanas.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte, las Secretarías de Movilidad territoriales y la Policía Nacional, a través de la Dirección de Tránsito y Transporte serán las responsables de realizar un seguimiento al cumplimiento de los requisitos de las motocicletas, ciclomotores, tricimoto y cuadriciclos. De igual manera deberán realizar un informe anual acerca del impacto de las estrategias contra la siniestralidad, accidentalidad e infracciones de estos actores viales.

LILIANA RODRÍGUEZ VALENCIA
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara por Bogotá

Cathy JUVINAO

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2024

PROPOSICIÓN ADITIVA:

ADICIÓNESE UN ARTÍCULO NUEVO AL PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA – 142 DE 2022 SENADO: "*Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones*", el cual quedará así:

ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 7 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 7o. FONDO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Fondo Nacional de Seguridad Vial como una cuenta especial de la Nación Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual sustituye al Fondo de Prevención Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, cuya liquidación se ordena con arreglo a la presente ley.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial se integrará con los recursos correspondientes al tres por ciento (3%) de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito – SOAT.

La Agencia definirá lo correspondiente a los giros por parte de las aseguradoras.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la que únicamente podrá destinar hasta una tercera parte de los recursos del Fondo para sus gastos de funcionamiento.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial será el ordenador del gasto de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

PARÁGRAFO. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por una Fiduciaria; con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que operará en materia contractual bajo normas y reglas del Derecho privado

@CathyJuvinao @cathy_juvinao Cathy Juvinao - Fuera Vagos @CathyJuvinao
juvinao.co 314 3341374 catherine.juvinao@camara.gov.co Calle 10 N° 7-50 Of.301/ Capitolio Nacional

observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. A partir del 01 de enero de 2025, el patrimonio autónomo que se constituya operará los recursos bajo un régimen de contratación bajo las normas y reglas del derecho público, especialmente lo contemplado en el Estatuto General de Contratación Pública. Lo anterior, no afectará los procesos de contratación que inicien con anterioridad a esta fecha.

Cordialmente,

Catherine Juvinao C.

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara por Bogotá

Cristian Avendaño
PAV Santander

Jennifer Pedraza S.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara por Bogotá

Cathy JUVINAO

22 MAY 2024

PROPOSICIÓN ADITIVA:

ADICIÓNESE UN ARTÍCULO NUEVO AL PROYECTO DE LEY 233 DE 2023 CÁMARA – 142 DE 2022 SENADO: "*Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones*", el cual quedará así:

ARTÍCULO NUEVO. Es responsabilidad del propietario del vehículo verificar y garantizar que quien conduzca el vehículo tenga la licencia de conducción vigente. El incumplimiento de la presente disposición se sancionará con multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales vigentes. La entrega del vehículo inmovilizado por esta causal solamente procederá una vez se pague la multa.

Cordialmente,

Catherine Juvinao C.

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara por Bogotá

@CathyJuvinao @cathy_juvinao Cathy Juvinao - Fuera Vagos @CathyJuvinao
juvinao.co 314 3341574 catherine.juvinao@camara.gov.co Calle 10 N° 7-50 Of.301/ Capitolio Nacional

Aplazar

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Bogotá, 14 de mayo de 2024

Señor
ANDRES DAVID CALLE AGUAS
Presidente Cámara de Representantes
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

REF. Solicitud de aplazamiento Proyecto de Ley N° 233 de 2023 Cámara – 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a 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".

Señor presidente:

En calidad de ponentes, teniendo presente que para la discusión de esta iniciativa se encontraba en el punto 18 del orden del día y hay radicadas varias proposiciones y comentarios de la sociedad civil y diferentes congresistas que están siendo estudiadas por los ponentes, nos permitimos solicitar el aplazamiento de esta iniciativa.

Agradecemos la atención prestada y solicitamos a la Plenaria de la Cámara acompañar esta solicitud.

Cordialmente.

CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

APROBADO
14 MAY

Subsecretaría General
Fecha: Mayo 14-2024
Hora: 4:00

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

DIFERIDO

PROPOSICIÓN

De conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes de la Ley 5 de 1992, demás disposiciones concordantes, me permito presentar la siguiente proposición:

Aplácese el estudio del Proyecto de Ley no. 142 de 2022 Senado y 233 – Cámara "Por el 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".

Presentado por

Cristian Danilo Avendaño Fino
Representante a la Cámara por Santander

Katherine Miranda

Carolina Giraldo

Catherine Juvinao C.
P. Verde

Dwalier

SECRETARÍA GENERAL
14 MAY 2024

APROBADO
14 MAY

Subsecretaría General
Fecha: Mayo 14-2024
Hora: 4:04 pm

Aplazar

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL
LEYES
22 MAY 2022

PROPOSICIÓN

De conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes de la Ley 5 de 1992, demás disposiciones concordantes, me permito presentar la siguiente proposición:

Aplazamiento de la discusión del Proyecto de Ley no. 142 de 2022 Senado y 233 – Cámara "Por el 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".

Presentado por,

CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara por Santander

Julio Miranda