



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 468

Bogotá, D. C., miércoles, 11 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 410 DE 2021 CÁMARA / 167 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se reforman las Leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Proyecto de Ley N° 410 de 2021 Cámara / 167 de 2021 "Por medio de la cual se reforman las leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones"

1. ORIGEN Y TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa legislativa fue radicada en la Secretaría de Senado el 18 de agosto de 2021 por los Honorables Congresistas Carlos Eduardo Guevara Villabón, Ana Paola Agudelo, Irma Luz Herrera Rodríguez y Aydeé Lizarazo Cubillos. Esta iniciativa legislativa fue aprobada por unanimidad en la Comisión Séptima del Senado, en la sesión del 2 de noviembre del año en curso. Antes de la radicación de la ponencia para segundo debate, se adelantaron mesas técnicas con el Ministerio del Trabajo, la Asociación Nacional de Cajas de Compensación Familiar- ASOCAJAS y la Superintendencia del Subsidio Familiar.

En la sesión plenaria mixta del senado de la república del día 01 de diciembre de 2021, fue aprobado el proyecto de ley en segundo debate y se hace la respectiva publicación en la gaceta 1763 del 2 de diciembre de 2021. Una vez repartido el proyecto de ley para conocimiento de la Comisión VII Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, se designaron como ponentes para rendir informe de ponencia en primer debate, a los honorables representantes Henry Fernando Correal Herrera, Jairo Humberto Crisó Correa, Jairo Giovanni Crislancho y Jairo Reinaldo Cala.

En la sesión del día 04 de mayo de 2022, fue aprobado el proyecto de ley en la Comisión séptima de la cámara de representantes. Durante la discusión fueron aprobadas siete (7) proposiciones que buscaban precisar el articulado. Antes de la radicación de la ponencia para la Plenaria de cámara, se adelantó una mesa técnica con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Mediante oficio CSPCP 3.7-534-2022 fui designado como único ponente para rendir informe de ponencia en segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La propuesta legislativa busca reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, reglamentando nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y modificando algunos aspectos y funciones del Sistema Nacional de Empleo, con el fin de hacerlo más funcional y propicio frente a las necesidades de los colombianos.

3. NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

Empleo en Colombia

La Constitución Política Colombiana de 1991 en su artículo 25, consagró el trabajo como "un derecho y una obligación social", por medio de la cual el trabajador "...goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado", e indica que "Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas".

Aunque la garantía de acceso al trabajo es un mandato de orden constitucional, la realidad de nuestra sociedad evidencia que, por más esfuerzos que se realicen, aun existe un importante porcentaje de la población que carece de este derecho y es en este punto donde el Estado debe plantear estrategias y ejecutar las acciones necesarias para dar soluciones. Por ello, desde el aparato legislativo también estamos llamados a hacer lo

correspondiente para fortalecer el cumplimiento de los derechos de los colombianos, teniendo en cuenta que el trabajo, entre otros aspectos, propicia la obtención de un mínimo vital, una vida familiar y privada armónica, y fomenta la profesionalización para mejorar la competitividad, la inclusión social y la riqueza en el país.

Es tal la importancia del mercado laboral en nuestro país, que diferentes instancias tales como el Observatorio de empleo de Cundinamarca "Observatorio Despliegue" han indicado que el mercado laboral en las ciudades y regiones es una forma de posicionar "...lugares atractivos por su calidad de vida y las oportunidades que ofrecen a las personas y a las empresas para desarrollar sus capacidades de innovar y generar riqueza...la creación de entornos institucionales y la creación y el funcionamiento de las empresas, generan empleos de calidad, que redundan en más competencia y calidad de servicios".

Sin embargo y como ya se había anticipado, nuestra realidad nos presenta grandes retos en materia laboral y al respecto, el Departamento Nacional de Estadística - DANE indica que para enero de 2022 la tasa de desempleo alcanzó 14,6%, para diciembre de 2021 la cifra de desempleo fue del 11%, y, en el total nacional, para el mismo mes del 2020, la cifra se ubicó en 13,4%. Es decir, en enero de 2022 la población desocupada en Colombia fue de 3 millones 552 mil personas, que son 513 mil menos que en enero del 2021¹.

El DANE también destaca que las ciudades con mayor desempleo entre noviembre 2021 y enero de 2022 fueron: "Quibdó: 21,3% (tasa global de participación: 51,6%; tasa de ocupación: 40,6%; tasa de subempleo: 1,7%); Valledupar: 16,5% (tasa global de participación: 61,2%; tasa de ocupación: 51,1%; tasa de subempleo: 10,4%); Tunja: 16,3% (tasa global de participación: 60,4%; tasa de ocupación 50,6%; tasa de subempleo: 4,1%)²".

Se evidencia que ciudades como Quibdó, Valledupar y Tunja por ejemplo, requieren un relevante apoyo por parte de las agencias de gestión y colocación de empleo, con el fin que se elabore un informe que detalle sus particularidades en empleabilidad y las razones por las cuales es notoriamente baja; con la anterior información, es posible generar mecanismos priorizados nacionalmente, para que en un plazo no lejano esta situación cambie, pues esta información es conocida directamente por los habitantes de dichos territorios, pero no es posible enfrentar la problemática del desempleo si no se trabaja con las instancias que tienen presencia en los municipios. Por ello, esta iniciativa busca establecer informes y monitoreo que sirvan de sustento para las políticas públicas veraces y duraderas, que resalten el trabajo rural y el trabajo en las ciudades fuera de la capital del país, sin dejar a ningún sector de la economía por fuera.

Continuando con los datos que nos proporciona el DANE sobre el mercado laboral, muestra que las ciudades con menor desempleo entre noviembre de 2021 y enero de 2022 fueron: "Armenia: 9,4% (tasa global de participación: 50,8%; tasa de ocupación: 46%; tasa de subempleo: 3,3%); Bucaramanga A.M.: 10% (tasa global de participación: 62,3%; tasa de ocupación: 56,1%; tasa de subempleo: 3,7%); Villavicencio: 10,5% (tasa global de participación: 64,5%; tasa de ocupación: 57,7%; tasa de subempleo: 4,3%)³".

¹ Departamento Nacional de Estadística - DANE, página web, extraída en el año 2021, mes de agosto. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

² Ibid.

³ Portal de noticias "El Empleo", página web, extraída en el año 2021, mes de agosto. <https://www.elemplo.com/co/noticias/noticias-laborales/desempleo-en-colombia-disminuyo-durante-marzo-de-2021-6295>

Frente a ello, es necesario analizar las razones, los contextos y las empresas que tienen mayor acogida y han sido prósperas en su labor, y que han facilitado mayor empleabilidad en su respectiva ciudad frente a la situación del país.

Asimismo, y avanzando con la información sobre empleabilidad, el DANE informó que para el mes de enero de 2022, "...la tasa de desempleo fue 14,6%, lo que representó una reducción de 2,9 puntos porcentuales comparado con el mismo mes del 2021 (17,5%). La tasa global de participación se ubicó en 62,6%, lo que significó un aumento de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2021 (60,7%). Finalmente, la tasa de ocupación se ubicó en 53,4%, lo que representó un aumento de 3,3 puntos porcentuales comparado con enero de 2021 (50,1%)⁴".

Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad Total nacional

Enero (2022/2021)	Total Nacional				
	Enero 2022	Enero 2021	Distribución %	Variación absoluta	Contribución p.p.
Población ocupada	20.696	18.112	100	2.584	
Comercio y reparación de vehículos	3.904	1.555	18,9	2.348	1,8
Actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos	1.700	2.441	8,2	-641	3,4
Industrias manufactureras	2.059	1.837	10,0	222	1,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos	639	492	3,1	147	1,1
Transporte y almacenamiento	1.871	1.080	7,3	791	1,0
Actividades artísticas, recreativas, recreación y otras actividades de servicios	1.541	1.355	7,5	186	0,7
Alimentación y servicios de comida	1.255	1.127	6,1	128	0,7
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.457	2.332	11,9	125	0,6
Construcción	1.551	1.447	7,5	104	0,5
Actividades financieras y de seguros	440	350	2,2	90	0,3
Actividades inmobiliarias	134	115	0,9	19	0,3
Información y comunicaciones	381	373	1,9	8	0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2.968	3.238	14,3	-270	-1,3

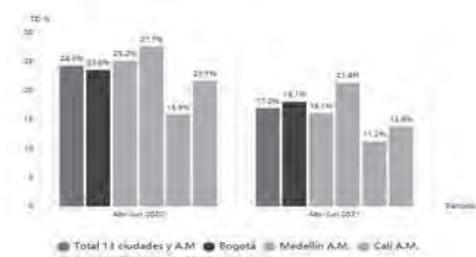
Fuente: DANE-GEIH

Durante el mismo periodo, "...En el mes de enero de 2022, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 20.696 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Comercio y reparación de vehículos, Actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos e Industrias manufactureras con 1,8, 1,4 y 1,2 puntos porcentuales, respectivamente⁵".

Adicionalmente, las siguientes cifras reflejan el panorama actual del país frente al desempleo y a la informalidad laboral, de la siguiente manera:

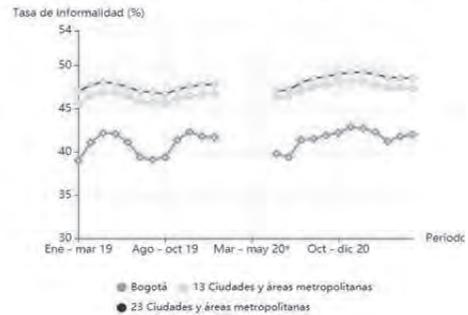
⁴ Departamento Nacional de Estadística – DANE, página web, extraída en el año 2022, mes de enero.
⁵ Ibid.

Tasa de desempleo en las principales ciudades



Fuente Gráfica: Observatorio de empleo de Cundinamarca

Tasa de Informalidad laboral (2019-2021)



Fuente: Tabla - Observatorio de Empleo de Cundinamarca (2021)

Con la anterior perspectiva, ratificamos el desafío que tenemos como país para avanzar en empleabilidad y para asumir los estragos que la pandemia de COVID-19 ha dejado a su paso, entre ellos, el desempleo y la crisis vivida por los trabajadores cesantes.

Para este punto en específico, es preciso anotar que la OIT⁶ estimó que se perdieron 400 millones de trabajos a nivel mundial, sólo en el primer semestre de 2020; y en Colombia durante las restricciones sociales de mayor nivel, se perdieron aproximadamente 5 millones de empleos.

A través de distintos estudios, se ha evaluado el impacto sin precedentes que dejó el COVID-19 en el mercado laboral colombiano el cual había empezado a deteriorarse desde el 2019 y con la pandemia, esta crisis se exacerbó en mayor medida. Las afectaciones son a nivel nacional y también a nivel regional, y se ha evidenciado que en el 2020, todas las regiones tuvieron una caída de 15 puntos porcentuales en sus tasas de ocupación.

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, se ratifica la necesidad de tramitar este Proyecto de Ley, con miras a dictar medidas que ayuden a aumentar y fortalecer el empleo de los colombianos, que ayuden a la población cesante a lograr una estabilidad económica, y que en conjunto con medidas de fortalecimiento al sistema de empleo público, se otorguen una serie de herramientas para la prosperidad de los colombianos.

Estamos viviendo una pandemia que inevitablemente afectó la situación laboral de los colombianos y muchos cesantes han resultado seriamente afectados. Es por ello que se proponen medidas para protegerlos mientras se mantenga su estado de cesantes, y a la vez, se busca facilitar el proceso de empleabilidad que se da mediante el servicio público de empleo.

Precisamente una de las medidas que con seguridad beneficiará a los trabajadores cesantes, es la transferencia económica creada mediante el Decreto 801 de 2020, como un reconocimiento de la difícil situación que vivieron muchos colombianos en el año 2020, cuando al iniciar la pandemia perdieron sus empleos. Sin embargo, se propone que esta transferencia económica ahora tenga carácter permanente, siendo uno de los beneficios que todo cesante en el país recibirá en caso de pérdida de su empleo.

Pero adicional a este beneficio, también se prevén medidas para no permitir que los recursos del FOSFEC lleguen a las personas que no los necesitan. Es sabido que los aportes con destino al subsidio familiar son de naturaleza pública y le pertenecen al Sistema de la Protección Social, por tanto, gozan de protección especial por parte del Estado, lo que significa que las administradoras de éstos, deben adelantar las acciones de cobro, sin importar el monto de las acciones. Adicionalmente, y de acuerdo al Decreto 1072 de 2015 compilado del Sector Trabajo, el artículo 2.2.7.5.3.2. establece:

"Artículo 2.2.7.5.3.2. Afectación de los recursos administrados por las cajas de compensación familiar. Los recursos que administran las Cajas de Compensación Familiar están destinados a la atención de las prestaciones y servicios de la seguridad social y demás finalidades que prevea la ley y no podrán comprometerse para fines diferentes. Los que provengan de los aportes obligatorios pagados por los empleadores y por las cooperativas de trabajo asociado tienen la condición de recursos parafiscales y como tales, su administración se rige por las disposiciones legales correspondientes (...)."

⁶ Universidad Nacional de Colombia, 2020. Impacto de la pandemia covid-19 sobre el mercado laboral en Colombia: el papel del empleo en la recuperación económica.

En este sentido, es necesario ser específicos a través de esta norma, plasmar el procedimiento de prohibiciones o improcedencias de recibir los beneficios del FOSFEC.

A su vez y considerando que en la presente iniciativa legislativa se están tratando disposiciones para la protección de personas con alguna vulnerabilidad en el país, por ejemplo los cesantes quienes al perder su empleo experimentan graves afectaciones, es necesario aprovechar el espacio para trabajar un beneficio económico dirigido a los cuidadores en el núcleo familiar, quienes al dedicarse a esta labor no pueden trabajar o percibir otros ingresos y por ello su calidad de vida y la de su familia se ve disminuida.

La OIT ha reconocido el trabajo de cuidado, tanto remunerado como no remunerado, como de vital importancia para el futuro del trabajo decente, en el que resalta la necesidad que los gobiernos adopten medidas urgentes en lo que respecta a la formalización del trabajo del cuidado.

La mayoría de las personas que realizan el trabajo del cuidado es no remunerada y es desempeñado principalmente por mujeres. "El trabajo del cuidado no remunerado es un factor clave para determinar si las mujeres acceden al empleo o permanecen en él, así como la calidad de los trabajos que desempeñan. Si bien la prestación de cuidados puede ser gratificante, cuando se realiza en exceso y cuando conlleva un alto grado de penosidad, obstaculiza las oportunidades económicas y el bienestar de las cuidadoras y cuidadores no remunerados, y menoscaba su goce general de los derechos humanos" (ILO- El trabajo de cuidados y los trabajadores del cuidado para un futuro con trabajo decente).

Esta figura del trabajo del cuidado no remunerado evidentemente tiene repercusiones importantes en la desigualdad de género dentro de los hogares y la capacidad de las mujeres para estar en el mercado laboral formal, y la perspectiva de estar cubierto de alguna medida en la vejez.

Por su lado, el Ministerio de Salud, a través del artículo 3 de la Resolución 5928 de 2016 establece como cuidador: "aquella persona que brinda apoyo en el cuidado de otra persona que sufra una enfermedad grave, sea congénita, accidental o como consecuencia de su avanzada edad, que dependa totalmente de un tercero para movilizarse, alimentarse y realizar sus necesidades fisiológicas (...)".

A esto se suma que la Sentencia de la corte T-154 de 2014, estableció la necesidad de tener la certeza médica de la situación de dependencia de la persona. Y además de las situaciones anteriormente enunciadas, cuando se requiera asistencia en actividades de higiene, aseo y alimentación, "ayuda en la administración de medicamentos por vía oral, labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, es decir, un miembro de la familia o del círculo social del paciente".

Es por ello, que la inclusión como beneficio del Sistema de Subsidio Familiar de beneficiarios de trabajadores activos para quienes desempeñan labores de cuidado, redundará en el interés general de la protección social. También se reconoce que el trabajo no remunerado realiza una contribución importante a las economías locales, así como al bienestar individual, de la familia y de la sociedad.

Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario que las Cajas de Compensación Familiar otorguen un subsidio en dinero al cónyuge o compañero(a) del trabajador afiliado, que no cuente con ninguna vinculación laboral ni ingreso, y que realice actividades de cuidado, equivalente al valor de la cuota monetaria otorgada en cada

departamento. Se propone sea otorgado a aquellos cónyuges o compañeros(as) de los trabajadores cuya remuneración mensual, fija o variable no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Igualmente, se propone que haya una afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar; lo anterior, recordando que el Plan Nacional de Desarrollo indica que más de seis (6) millones de colombianos son adultos mayores, de los cuales: 1.9 millones son pensionados, 1,5 millones son beneficiarios de Colombia Mayor, 86 mil están cotizando a pensiones, 7 mil son beneficiarios del programa de Beneficios Económicos Periódicos (BEPS) y 3,5 millones no cuenta con algún tipo de protección económica para la vejez.

En concordancia con estas cifras del PND, según el DANE del año 2018, del total de la población nacional⁷, 48.258.494, el 13.5%, 6.514.897 son personas de más de 60 años. De este porcentaje, el 25%, 1.628.724, se encuentra afiliada al Sistema de Subsidio Familiar, bien sea por ser un trabajador afiliado a una Caja de Compensación Familiar; como afiliado pensionado, por haber estado más de 25 años afiliado al Sistema, o como beneficiario de un trabajador afiliado en las Cajas de Compensación Familiar.

Se busca entonces que, a través de la presente iniciativa legislativa, se eliminen las barreras de afiliación de los pensionados que aportaron más de 25 años al Sistema de Subsidio Familiar, categorizados como afiliados por fidelidad, y que continúen con la afiliación una vez sea reconocida su pensión sin necesidad de trámites adicionales. La ley 789 de 2002 en el parágrafo 2º del artículo 9 estableció que *“los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años al Sistema de Cajas de Compensación Familiar y se encuentren pensionados tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación Familiar”* (subrayado fuera de texto).

Sin embargo, se identifica una barrera de acceso el tener que generar una afiliación adicional. Por ende, se propone esta medida para contribuir sin ninguna barrera al envejecimiento activo y saludable, favoreciendo la calidad de vida de las personas mayores. El término activo, hace referencia a la participación continua de las personas mayores en forma individual y colectiva, en los aspectos sociales, económicos, y culturales, entre otros. Se pretende generar un compromiso que logre la participación continua de las personas mayores desde diferentes aspectos.

Estas medidas y otras de importante fortalecimiento al servicio público de empleo, son puestas a consideración de los Honorables Senadores de las distintas Bancadas con asiento en el Congreso de la República, esperando el apoyo unánime a favor de los trabajadores, cuidadores y cesantes en nuestro país.

4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY

MARCO CONSTITUCIONAL

- ARTÍCULO 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

⁷ Colombia tiene una población total, según el DANE de 48.258.494, cifras al año 2018, de donde sin DANE, el 51,2% son mujeres y hombres 48,8%; el 13,5%, es decir, 6.514.897 son mayores de 60 años y afiliados al SSF 1.628.724

- ARTÍCULO 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social. Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles.

MARCO LEGAL

- Ley No. 1929 de 2018 “Por medio de la cual se modifica temporal y parcialmente la destinación de un porcentaje de los recursos del fondo de solidaridad de fomento al empleo y protección al cesante, definida en el artículo 6º de la ley 1636 de 2013; y se faculta a las cajas de compensación familiar a destinar recursos para el saneamiento de pasivos en salud y/o el cumplimiento de condiciones financieras aplicables a las EPS”
- Ley 1636 de 2013 “Por medio de la cual se crea el mecanismo de protección al cesante en Colombia.”

MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL

- Resolución 0846 de 2021 del Ministerio de Trabajo. Por medio del cual se reglamenta la expedición del Certificado de Primer Empleo y el registro anualizado de las certificaciones que acreditan el Primer Empleo.
- Resolución 2121 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se ordena el giro directo a las Cajas de Compensación Familiar de los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencia, en el marco del Decreto Legislativo 801 de 2020 priorizando los trabajadores cesantes que se encuentran aun en lista de espera.
- Resolución 2704 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se ordena el giro directo a las Cajas de Compensación Familiar de los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencia, en el marco del Decreto Legislativo 801 de 2020 para las nuevas postulaciones de los trabajadores cesantes
- Resolución 2919 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se adopta la distribución anual de recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante - FOSFEC para la vigencia 2021.
- Resolución 3584 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Por la cual se modifica la distribución de los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC.
- Decreto 553 de 2020 del Ministerio del Trabajo. Por el cual se define la transferencia económica no condicionada para los Adultos Mayores que se encuentran registrados en la lista de priorización del Programa Colombia Mayor y se define la transferencia al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante administrado por las Cajas de Compensación Familiar, en el marco del Estado

de Emergencia Económica, Social y Ecológica y se dictan otras disposiciones.

- Decreto legislativo número 770 de 2020 del Ministerio del Trabajo. “Por medio del cual se adopta una medida de protección al cesante, se adoptan medidas alternativas respecto a la jornada de trabajo, se adopta una alternativa para el primer pago de la prima de servicios, se crea el Programa de Apoyo para el Pago de la Prima de Servicios - PAP, Y se crea el Programa de auxilio a los trabajadores en suspensión contractual, en el marco de la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada mediante el Decreto 637 de 2020”

5. IMPACTO FISCAL DEL PROYECTO DE LEY

El artículo 7º de la Ley 819 del 2003 señala que “(...) En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (...)”.

Frente a esta disposición, cabe señalar que el Proyecto de Ley se encuentra enmarcado en los objetivos de política establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y sus metas plurianuales de inversión, incluyendo presupuesto para las entidades encargadas de promover el crecimiento económico y el empleo. Tal como se mencionó en el marco normativo de referencia, el artículo 4º de la Ley 1955 de 2019, estima alrededor de 27 billones para el Pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad: una economía dinámica, incluyente y sostenible que potencie todos nuestros talentos.

Adicionalmente, la norma referida en relación a la Ley 819 de 2003, ha sido objeto de varios fallos de la Corte Constitucional, como la sentencia C- 307 de 2004 32 (reiterada por la Sentencia C-502 de 2007), que señalan que el mencionado artículo 7 debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa. Por lo expuesto, la propuesta legislativa cumple con lo exigido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

Adicionalmente, es necesario precisar que los recursos FOSFEC según el Artículo 23. De la ley 1636. “Administración del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante”. Las Cajas de Compensación Familiar administrarán el Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante del cual realizarán los pagos del Mecanismo de Protección al Cesante”, por tanto no hacen parte del Presupuesto General de la Nación y por tanto no se incluyen en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, en consecuencia no podrían generar un impacto fiscal sobre el PGN en el marco del Art. 7 de la Ley 819 de 2003 estos son contribuciones administradas por las Cajas de Compensación Familiar como rentas parafiscales atípicas cada vez que han sido impuestas directamente por el legislador en cabeza de determinado grupo socioeconómico- los empleadores- pero, con el objeto de beneficiar a los trabajadores,

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Una vez analizado el articulado se considera importante realizar algunos ajustes de forma y adicionar un artículo nuevo que en la misma línea busque la protección de los recursos amparados para el cesante. Adicionalmente se hacen precisiones conceptuales y se corrige la numeración del articulado en los siguientes términos:

TEXTO PROPUESTO EN COMISION SÉPTIMA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES	Observaciones
TITULO “POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002. SE FOMENTA LA GENERACION DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	TITULO “POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002. SE FOMENTA LA GENERACION DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Sin modificaciones.
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.	Sin modificaciones.
Artículo 2. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: “Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional. Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán: a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones	Artículo 2. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: “Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional. Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán: a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones	Sin modificaciones.

<p>sobre un (1) SMMLV. b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p>	<p>sobre un (1) SMMLV. b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p>		<p>postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante puede controvertirse por el interesado, que deberá formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC</p>	<p>postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante es susceptible del <u>recurso de reposición y en subsidio de apelación conforme los términos y condiciones señalados en el C.P.A.C.A.</u>, que deberán formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p>	
<p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar. El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad. En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin. La decisión negativa respecto a la</p>	<p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar. El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad. En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin. La decisión negativa respecto a la</p>	<p>En el inciso 4 se reemplaza la expresión "puede controvertirse por el interesado" por "recurso de reposición y en subsidio de apelación" conforme los términos y condiciones señalados en el C.P.A.C.A.</p>	<p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el parágrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante. Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p>	<p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el parágrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante. Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p>	
			<p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 2. 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 3. 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 4. 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. 	<p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 2. 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 3. 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 4. 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. 	<p>Sin modificaciones.</p>
			<p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p>	<p>Artículo 5-6. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo Nuevo. La transferencia económica por un valor de 1.5 SMMLV de que trata esta Ley, no se constituirá como un recurso garante del mínimo vital y móvil del desempleado, sino como subsidio al cesante, cuyo pago se realizará de acuerdo con la forma establecida en esta Ley. La transferencia monetaria se pagará exclusivamente con cargo a los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, y la Nación no será garante en el pago de este subsidio.</p>	<p>Este artículo fue propuesto en comisión séptima de la Cámara de Representantes y quedó como constancia durante el debate. Una vez realizada la mesa técnica con el Ministerio de Hacienda y Ministerio de Trabajo, se decide acoger el artículo para evitar algún tipo de riesgo jurídico que pueda relacionarse, considerando que los recursos del Sistema de Seguridad Social Integral están a cargo de la Nación, por tanto, ante un agotamiento de los recursos de la subcuenta del FOSFEC, la Nación tendría que garantizar la permanencia de este subsidio, lo que supondría un impacto fiscal frente a la iniciativa. Por lo tanto, y para salvaguardar los recursos de la Nación, lo que busca el artículo es aclarar y precisar que la transferencia económica de que trata la presente Ley se constituye como un subsidio y por ello no supone su constitución como salario mínimo vital y móvil. Y a su vez reitera que la financiación de la transferencia monetaria es exclusivamente responsabilidad del FOSFEC, de conformidad con la Ley 1636 de 2013.</p>		<p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, coligar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p>	<p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, coligar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p>	
			<p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses. Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p>	<p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses. Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p>	
			<p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p>	<p>Artículo 6 Z. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p>	<p>Sin modificaciones</p>
			<p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC): a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibidos beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años. b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo</p>	<p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC): a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibidos beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años. b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo</p>	

<p>de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.</p> <p>Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p>	<p>de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.</p> <p>Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p>		<p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002: 8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal</p>	<p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7 8. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002: 8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así: PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación. Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> <p>Artículo 9. Adiciónese un parágrafo al artículo 13 de la Ley 1636 de 2013 en los siguientes términos: Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de</p>	<p>con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 8 9. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así: PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación. Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 10. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo. 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo. Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 11. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso</p>	<p>Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 40 11. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo. 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo. Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 44 12. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así: Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso</p>	<p>Sin modificaciones.</p>

<p>deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> <p>Artículo 12. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 13. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano. A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del Trabajo.</p> <p>Artículo 14. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado</p>	<p>deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> <p>Artículo 42 13. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 43 14. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano. A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del Trabajo.</p> <p>Artículo 44 15. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado</p>	<p>Sin modificaciones</p> <p>Sin modificaciones.</p>	<p>ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional. El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo. El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de: a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> <p>Artículo 16. Certificación para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria</p>	<p>ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos</p> <p>Artículo 45 16. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional. El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo. El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de: a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> <p>Artículo 46 17. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad. Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley. Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habilitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 17. Modifíquese inciso 6 del parágrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p>	<p>ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad. Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley. Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habilitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 47 18. Modifíquese inciso 6 del parágrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p>	<p>A partir de la Ley 1562 de 2012 Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional, se modificó la palabra <i>profesionales</i> por</p>	<p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Profesionales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 18. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Laborales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 48 19. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p><i>laborales</i>, considerando que la primera era discriminatoria con ciertas actividades. Por lo tanto, y en aras de actualizar el concepto a la normalidad vigente, se incluye la palabra <i>laborales</i>.</p> <p>Sin modificaciones.</p>
			<p>7. CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, se señalan algunos criterios guía en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión, en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.</p> <p>Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran: a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado. b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés, serían aquellos que tengan un beneficio particular, actual y directo a favor de parientes hasta segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, desempleados y que no cumplan con las condiciones para acceder al régimen subsidiado de salud.</p>		

<p>8. PROPOSICIÓN</p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley N° 410 de 2021 Cámara/167 de 2021 Senado "Por medio de la cual se reforman las leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones", con base en el texto propuesto.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA Representante a la Cámara Coordinador ponente</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 410 DE 2021 CÁMARA Y 167 DE 2021 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.</p> <p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <p>a. Pago de la colización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV,</p> <p>b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p> <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.</p> <p>El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la colización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad.</p> <p>En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.</p>
<p>La decisión negativa respecto a la postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante es susceptible del recurso de reposición y en subsidio de apelación conforme los términos y condiciones señalados en el C.P.A.C.A ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p> <p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el parágrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante.</p> <p>Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p> <p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. <p>Artículo 5. La transferencia económica por un valor de 1.5 SMMLV de que trata esta Ley no se constituirá como un recurso garante del mínimo vital y móvil del desempleado, sino como subsidio al cesante, cuyo pago se realizará de acuerdo con la forma establecida en esta Ley.</p> <p>La transferencia monetaria se pagará exclusivamente con cargo a los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, y la Nación no será garante en el pago de este subsidio.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 12. Tipo, período y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.</p> <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, colizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p> <p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.</p> <p>Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> <p>Artículo 7. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):</p>	<p>a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) veinte(s) o haya(n) percibido beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años.</p> <p>b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC.</p> <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p> <p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 8. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002:</p> <p>8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden</p>

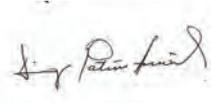
<p>ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 9. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación.</p> <p>Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Medidas para el fortalecimiento del Servicio Público de Empleo</p> <p>Artículo 10. Adiciónese un párrafo al artículo 13 de la Ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:</p> <p>Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo, a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 11. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. <p>Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.</p> <p>Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 12. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados: o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p>	<p>Artículo 13. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 14. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.</p> <p>A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del trabajo.</p> <p>Artículo 15. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.</p> <p>Artículo 16. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional.</p> <p>El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.</p> <p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Medidas para el fomento del empleo juvenil</p> <p>Artículo 17. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y</p>
<p>Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad.</p> <p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 18. Modifíquese inciso 6 párrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p> <p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Laborales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 19. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="text-align: center;">  <p>HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA Representante a la Cámara Coordinador ponente</p> </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 410 DE 2021 CÁMARA - 167 DE 2021 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;">(Aprobado en la Sesión presencial del 4 de mayo de 2022, Comisión VII Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, Acta No. 42)</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y madres o padres cabeza de familia en el marco de la prestación social del Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.</p> <p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV, b. Una transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar. <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán, notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último</p>

<p>año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.</p> <p>El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de gestión y colocación de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad.</p> <p>En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.</p> <p>La decisión negativa respecto a la postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante puede controvertirse por el interesado ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p> <p>Parágrafo 1. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, de conformidad con lo señalado con en el parágrafo del artículo 7 de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante.</p> <p>Parágrafo 2. Se priorizarán las peticiones presentadas por los cesantes que sean madres o padres cabeza de familia.</p> <p>Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de uno punto cinco (1.5) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 2. 30% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 3. 20% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes 4. 10% de 1.5 salarios mínimos mensuales legales vigentes. <p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 12. Tipo, periodo y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.</p> <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, cotizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p> <p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.</p>	<p>Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibidos beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años. b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compilará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación. c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. <p>Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante -FOSFEC, serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p>Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar deberán articular esfuerzos con las Entidades Estatales del Sistema General de Seguridad Social para verificar nuevas vinculaciones laborales y fuentes de ingreso por parte del cesante para evitar el detrimento de los recursos por pagos indebidos o en exceso y serán responsables por estos siempre y cuando el pago se hubiera realizado con información precisa y actualizada.</p> <p>Parágrafo 3. Para los casos dispuestos en el literal a y b quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC) perderán el beneficio y deberán devolver las sumas de las transferencias económicas consignadas y los aportes hechos al Sistema General de Seguridad Social, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7. Adiciónese el numeral 8 al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002:</p> <p>8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p>
<p>Para efectos de la presente Ley, se entenderá por cuidador la persona, profesional o no, que apoya en la realización de las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad debidamente certificada por la Entidad Promotora de Salud -EPS- quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía, voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente, sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Laborales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación.</p> <p>Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Medidas para el fortalecimiento del Servicio Público de Empleo</p> <p>Artículo 9. Adiciónese un parágrafo al artículo 13 de la Ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:</p> <p>Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo, a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p> <p>Artículo 10. Modifíquese el artículo 29 de la ley 1636 de 2013, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los prestadores del servicio público de empleo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo. <p>Parágrafo 1. El Ministerio de trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.</p> <p>Parágrafo 2. Las cajas de compensación familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación previa autorización de la autoridad competente.</p> <p>Artículo 11. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno. Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador. Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p> <p>Artículo 12. Adiciónese en el artículo 37A a Ley 1636 2013, el cual quedará así;</p> <p>Artículo 37A. La Agencia Pública de Empleo promoverá el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo, incluyendo aquellos afectados por la violencia y la pobreza, y los PDET del decreto ley 893 de 2017 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.</p> <p>La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimientos que requiera especialmente para lograr mejores prácticas laborales lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los recursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p>Artículo 13. Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.</p> <p>A ella podrán asistir representantes y directivos de MiPymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio del trabajo.</p> <p>Artículo 14. El Servicio Público de Empleo con la información que le reporten las agencias de gestión y colocación de empleo en su conjunto, y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 24 de la ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 24. objeto del sistema de gestión de empleo. El sistema de gestión de empleo para la productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyen al encuentro entre oferta y demanda de trabajo a superar los obstáculos que impidan la inserción laboral y consolidar</p>

<p>formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local nacional y transnacional.</p> <p>El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas y privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.</p> <p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo. b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación. c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Medidas para el fomento del empleo juvenil</p> <p>Artículo 16. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados. Las certificaciones debidamente emitidas por Instituciones de Educación Superior IES, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificados, del estudiante de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo, porque este ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos en el sector público y privado. Una vez emitido el título o certificado, el egresado deberá presentarlo, si así se lo requiere la entidad.</p> <p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, las Escuelas Normales Superiores o el SENA, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título o certificado de programas de formación complementaria ofrecidos por las escuelas normales superiores, educación superior de pregrado y posgrado, educación para el trabajo y desarrollo humano, formación profesional integral del SENA, así como del Subsistema de Formación para el Trabajo.</p> <p>Parágrafo 1. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigor de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2. El ejercicio de las profesiones reguladas seguirá siendo regido por las disposiciones vigentes sobre la materia y las certificaciones a las que se refiere el presente artículo no habilitarán al titular de estas para ejercer la profesión respectiva.</p> <p>Artículo 17. Modifíquese inciso 6 parágrafo del artículo 87 de la ley 1328 de 2009, el cual quedará así:</p> <p>También se podrá crear como parte de los incentivos la contratación de seguros que cubran los riesgos de invalidez y muerte del ahorrador, cuya prima será asumida por el Fondo de Riesgos Profesionales. El pago del siniestro se hará efectivo mediante una suma única. Los seguros que</p>	<p>se otorgan a través de los Beneficios Económicos Periódicos en cualquiera de sus modalidades podrán amparar los riesgos económicos derivados de la maternidad</p> <p>Artículo 18. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p>HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA Representante a la Cámara</p> <p>JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la cámara</p> <p>JAIRO GIOVANNI CRISTANCHO TARACHE Representante a la Cámara</p> <p>JAIRO REINALDO CALA SUAREZ Representante a la cámara</p> </div>
---	---

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

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

<p>Bogotá D.C., mayo de 2022</p> <p>Doctora DIANA MARCELA MORALES Secretaria General Comisión Sexta Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>Referencia: Informe de ponencia para segundo debate en Cámara al Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban".</p> <p>Respetada Secretaria:</p> <p>En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito rendimos ponencia positiva para segundo debate al proyecto de ley de la referencia.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div>	<p>I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE</p> <p>Esta iniciativa fue radicada por el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Representante Emeterio Montes De Castro, el Representante Diego Patiño Amariles y el Representante Milton Angulo Viveros, el 16 de marzo de 2021 ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso No. 145 de 2021. Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el secretario de la Comisión Sexta Constitucional Permanente notificó mediante oficio; designación como única ponente de este proyecto a la Senadora Ana María Castañeda, quien presentó el Informe de Ponencia para Primer Debate ante la comisión sexta de Senado, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5. Posteriormente fue rendido primer debate ante la Comisión Sexta del Senado de la República.</p> <p>Posteriormente se presentó segunda ponencia y el 19 de abril del 2022 la plenaria del Senado de la República discutió y aprobó la iniciativa.</p> <p>En la Cámara de Representantes la mesa directiva designó como ponentes a los Representantes Emeterio Montes De Castro (coordinador); Diego Patiño Amariles y Rodrigo Arturo Rojas Lara.</p> <p>El miércoles 11 de mayo del 2022 fue discutido y aprobado por parte de la Comisión primer debate de la Cámara de Representantes, siendo designados como ponentes para segundo debate los mismos representantes.</p> <p>II. OBJETO DEL PROYECTO.</p> <p>El presente proyecto de ley tiene como objeto garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.</p> <p>III. JUSTIFICACIÓN.</p> <p>MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p>
--	---

<p>El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1°, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional presentado a consideración del Congreso de la República por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros. Cumple además, con lo dispuesto en los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p> <p>1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS</p> <p>1.1 Constitución Política de Colombia.</p> <p>ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p> <p>ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común</p> <p>1.2 Legales</p> <p>Ley 769 de 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 4o. ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN-PROGRAMAS DE SEGURIDAD. Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito. Texto subrayado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003. PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad. (Subrayado fuera del texto) • ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad. • ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. (...) <p>Ley 1702 De 2013 : "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Artículo 5°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de</p>
<p>conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas. (...)</p> <p>Resolución 3752 de 2015: "Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques".</p> <p>ARTÍCULO 4o. SISTEMA DE FRENOS. Es de obligatorio cumplimiento la utilización del Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), para todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados, que se comercialicen en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 5o. BOLSAS DE AIRE. Es de obligatorio cumplimiento la utilización de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "Frontal Airbags" en todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 6o. APOYACABEZAS O SISTEMAS DE RETENCIÓN DE CABEZAS. En todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la utilización de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en los asientos que cuenten con cinturón de seguridad de tres puntos.</p> <p>1.3 Jurisprudenciales</p> <p>Corte Constitucional Sentencia C-1090/03, MP: Clara Inés Vargas Hernández.</p> <p>(...) El legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal de los demás conductores y peatones, quienes se ven sometidos a un riesgo adicional generado por el comportamiento voluntario de un conductor, bien sea de servicio público de transporte de pasajeros o particular, quien decide fumar mientras conduce. (...)</p> <p>La regulación del transporte privado se encamina a establecer unos límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción, con el propósito de mantener unas condiciones esenciales de vida en comunidad y se rige bajo los principios de seguridad, calidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. No obstante, al legislador le está vedado establecer restricciones a esa libertad o a la autonomía de las personas, salvo en los casos en que la misma afecte derechos de terceros o el interés general como es el caso de la seguridad vial. (...)</p>	<p>Corte Constitucional Sentencia C-468/11, MP: María Victoria Calle Correa.</p> <p>(...)</p> <p>Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones, como por ejemplo, contar con una licencia de tránsito (art. 43 Ley 769 de 2002); estar amparado por un seguro obligatorio vigente (art. 42 Ley 769 de 2002); llevar dos placas iguales, una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero del vehículo (art. 45 Ley 769 de 2002); inscribir el vehículo en el Registro Nacional Automotor, RUNT, (artículo 46 Ley 769 de 2002); contar con una revisión técnico-mecánica (art. 50 Ley 769 de 2002, modificado por el art. 9 de la Ley 1383 de 2010), entre otros.</p> <p>(...)</p> <p>Frente al requisito de saber leer y escribir para la obtención de la licencia de conducción de los vehículos automotores; la honorable Corte en esta misma providencia determinó:</p> <p>La medida cuestionada no ofrece en términos generales un tratamiento manifiestamente desproporcionado a quienes no saben leer ni escribir, ni limita excesivamente su derecho a la libre locomoción, (i) porque la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) porque la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones; (iii) porque la restricción a la libertad de circulación que se podría producir por vía de exigir el requisito de saber leer y escribir para obtener la licencia de conducción, es menor, en tanto no genera la imposibilidad de circular o transportarse en cualquier tipo de vehículos; (iv) porque el legislador puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas a la libertad de locomoción cuando se trata de salvaguardar intereses y valores superiores; (v)</p>

porque la medida además de concurrir a garantizar la seguridad de quien conduce y la de las demás personas, contribuye para que la condición de analfabeta no se perpetúe en el tiempo, no sólo porque el Estado está obligado a crear las condiciones para ello, sino porque se genera un estímulo adicional en quienes desean conducir y son iletrados, precisamente para superar tal condición; y (vi) porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo.

2. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

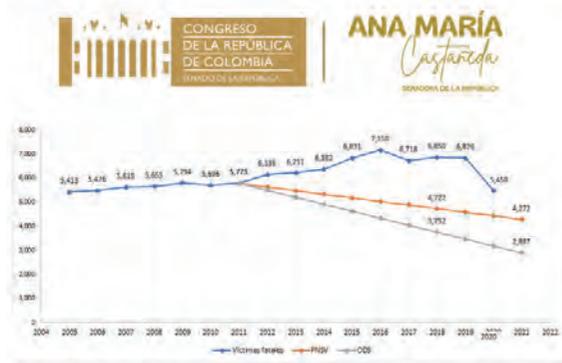
El presente proyecto de ley se traduce en el cumplimiento del mandato otorgado al legislador; de regular la actividad de tránsito automotor, con el fin de asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos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

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

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

¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO

² OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

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

Fuente: Despacio org

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

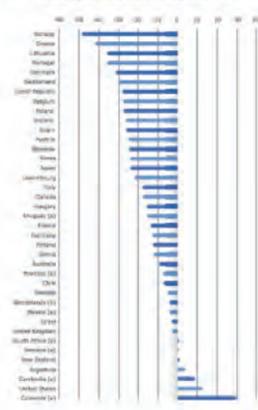
De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito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

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

En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil ciento veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación⁴.

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

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



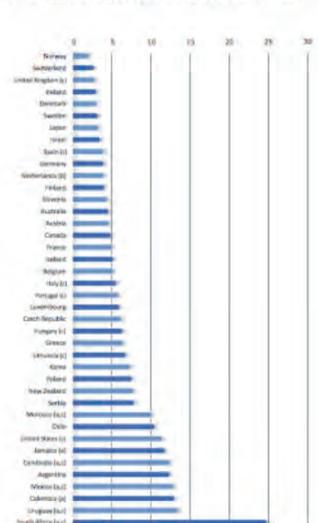
Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)
(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

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

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

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

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



Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)
(Tomado ponencia segundo debate Senadora Ana María Castañeda)

Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograran causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los

<p>efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación. Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud⁶.</p> <p>Según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas de seguridad, el cual se traduce en un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Ese enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y los arcones seguros, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.⁷</p> <p>Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido.</p> <p>Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación o control. Estas áreas de acción incluyen atender los factores subyacentes, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente; gestión integral de la velocidad para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público; diseño y</p> <p>⁶ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. ⁷ idem</p>	<p>tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito⁸.</p> <p>Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene:</p> <p>Adopción de principales estándares de seguridad vehicular: dado la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él.</p> <p>Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas. Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él⁹.</p> <p>El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región. Afirma el informe "En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (...). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una "bolsa inflable" pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene</p> <p>⁸ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. ⁹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries</p>
<p>suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil¹⁰.</p> <p>Se insta a la obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. Teóricamente, todas las vías se deberían concebir teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.¹¹</p> <p>Estipula el otorgamiento graduado de licencias. Se propone como un medio para la disminución de las tasas de siniestros viales entre conductores novatos y jóvenes quienes presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito.</p> <p>Crea un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.</p> <p>IV. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS</p> <p>Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar".</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan</p> <p>¹⁰ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. ¹¹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries</p>	<p>presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>a) <i>Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</i></p> <p>b) <i>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</i></p> <p>c) <i>Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</i></p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p><u>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</u></p> <p>b) <i>Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</i></p> <p>c) <i>Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</i></p>

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

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

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

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

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Las modificaciones propuestas tienen como propósito ajustar conceptos y precisar acciones en materia de movilidad acordes con el desarrollo y avance de la regulación y necesidades de la Seguridad Vial, así como atender diversas observaciones que se presentaron por parte del Gobierno Nacional y los diferentes actores interesados en el objeto de la iniciativa. A continuación, se presenta el cuadro con los respectivos ajustes y su justificación:

TEXTO APROBADO POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	ARTICULADO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	NUEVAS OBSERVACIONES
<p>CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</p> <p>ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p>	<p>ARTICULO 2°. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano:</p> <p>Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la</p>	<p>No tiene modificaciones.</p> <p>Se realiza ajuste en la redacción a solicitud de la ANSV en el sentido de acompañar los principios del enfoque sistema seguro con la literatura internacional al respecto. La modificación ajusta las definiciones internacionales de los principios a lo que la legislación colombiana desarrollaría por sistema seguro. La disposición cuenta con el aval del Gobierno nacional.</p>

sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.

e) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él

seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales. dichos componentes guían el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral.

Principios:

- a) Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad.
- b) Vulnerabilidad física del cuerpo

(peatones, ciclistas y motociclistas).

d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión.

c) Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial debe ser compartida entre las autoridades de tránsito, los planificadores, diseñadores y ejecutores de la seguridad vial: toda entidad, organización o empresa del sector público o privado; y los actores viales.

d) Proactividad en la seguridad vial. Debe adoptarse medidas de prevención y mitigación de riesgos, fortaleciendo los componentes de la seguridad vial para lograr un sistema de movilidad seguro.

e) Movilidad eficiente y segura. El diseño del sistema de tránsito y transporte debe ponderar la eficiencia y la seguridad para todos los actores viales, con la

<p>CAPÍTULO II</p> <p>OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP-29 y FMVSS y sus otras equivalentes.</p> <p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a continuación:</p> <p>i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en</p>	<p><u>finalidad de reducir al máximo la siniestralidad.</u></p> <p>CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional.</p> <p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar</p>	<p>La modificación establece un término perentorio de 2 años para expedir un plan de acción en la armonización de los 162 reglamentos técnicos que establece el acuerdo internacional de seguridad vehicular 1958 de las naciones unidas. Dicha adhesión se encuentra en trámite en comisión II del Senado mediante un proyecto de iniciativa del Gobierno Nacional.</p>	<p>caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión trasera; iv) Protección de peatones; v) Control Electrónico de Estabilidad; vi) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); vii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; viii) Cinturones de seguridad; ix) Asientos y sus anclajes; x) Apoyacabezas; xi) Llantas; xii) Vidrios (Acrilamientos). Este bajo las condiciones establecidas en el Decreto 1595 del 2015 o las normas que lo modifiquen, adición o sustituyan y en todo caso, actualizará como mínimo en estos 3 años, aquellos reglamentos técnicos que pierdan su vigencia.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos</p>	<p>respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. <u>El término de los dos años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958.</u></p>	
<p>nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El</p>		<p>Sin modificación</p> <p>Sin modificación.</p>	<p>diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía, las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento</p>		<p>De conformidad con la Sentencia C- 600A de 1996 y la C-1042 de 2007 se considera pertinente eliminar la propuesta al considerar, que establece una disposición legal sobre usos del suelo, que resulta ser de reserva privativa de una Ley orgánica. Algo que desborda el alcance de esta ley ordinaria.</p>

<p>de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Prependiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>			<p>incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p>		
<p>CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte,</p>		<p>Sin modificación.</p>	<p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p>		
<p>efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo 4. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, y demás documentos que se requieran para circular y los que en el futuro llegasen a exigirse cuando estos se presenten en mensaje de datos o cualquier otro medio digital, salvo que</p>			<p>tengan evidencias de hechos o circunstancias que los desvirtúen.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública <u>reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional</u>, que garanticen 	<p>Se propone una modificación al literal C con el objetivo de que garantizar y ampliar el servicio de los exámenes teórico y práctico de conducción para la toda población, dando una pluralidad de oferentes.</p>

<p>se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la</p>	<p>cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p><u>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal.</u></p> <p><u>En aquellas zonas del país donde ninguna de las dos anteriores</u></p>		<p>prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de</p>	<p><u>garantice la prestación del servicio, se habilitará para la realización de los exámenes a las entidades privadas que se encuentren debidamente registradas en el sistema RUNT, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</u></p> <p><u>Para lo cual En todo caso</u> las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes, por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un</p>	
<p>coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>	<p>centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el</p>			<p>Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos</p>	

<p>pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>			<p>un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>El descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas; si el conductor acepta la conducta, paga la multa con descuento y hace el curso de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el infractor</p>	<p>Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV)</p>	<p>pertinente rescatar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Para prevenir los fraudes, es necesario legislar en el sentido de que todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 podrán ser dictados por Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención; ii. Simultáneamente, es necesario hacer más riguroso el control, para ello, los cursos para reducción de la sanción deben ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente;
<p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Créase</p>	<p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>El artículo 9 aprobado en Primer Debate de la Cámara consagraba un sistema de puntos de la licencia de conducción, que en este segundo debate no fue incorporado; sin embargo, de la norma aprobada es</p>			
<p>tendrá derecho a que la reducción de puntos sea proporcional según lo previsto en dicha norma.</p> <p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 134 de la presente Ley, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 3 puntos para las infracciones del literal A; b) 6 puntos para las infracciones del literal B; c) 12 puntos, para las infracciones del literal C; d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E; e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley. <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar</p>	<p>detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</p>	<p>iii. Cometer fraude o beneficiarse de un curso fraudulento pone en riesgo no sólo al conductor sino a todos los sujetos de la movilidad, como peatones, usuarios, pasajeros, motociclistas, ciclistas y agentes de tránsito, por esa razón se establece una sanción similar prevista para quien incumpla la recategorización de la licencia, prevista en los artículos 24 y 157 de la Ley 769 de 2002: multa de hasta 100 salarios y suspensión de la licencia de conducción hasta por 3 años; y</p>	<p>las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D y E, del artículo 134 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p>		<p>iv. Para combatir el fraude, la Superintendencia de Transporte, con base en su sistema de control y vigilancia (SICOV), si detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor: la pérdida del descuento de la multa y de la totalidad de puntos y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente, además del procedimiento sancionatorio o de tipo penal respecto al Organismo de Tránsito u Organismo de</p>

<p>Parágrafo. Los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y normas complementarias para la reducción de la sanción, y para la recuperación de puntos, podrán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y deberán ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>Los cursos para la recuperación de la totalidad de puntos deberán tener una duración mínima de seis (6) horas.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de vigilancia y control detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor: la pérdida del descuento de la multa y de la totalidad de puntos y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento</p>		<p>Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se preste para dicha conducta.</p>	<p>sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</p>		
<p>día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p>	<p>vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>B. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>C. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de</p>		<p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."</p>	<p>peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</p> <p>D. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>E. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>F. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p>	
			<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del</p>	<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>A. Los conductores de estos tipos de</p>	<p>Las modificaciones obedecen a ajustes de forma en la nomenclatura por literales del artículo.</p>

	<p>G. Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, con protección total de cráneo, sujetados; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>H. La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."</p>		<p>motocicletas, motocicletos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 		
<p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 96. Normas específicas para</p>		<p>Sin modificaciones.</p>			
<p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".</p>			<p>ARTÍCULO 12. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales.</p> <p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de</p>	<p>EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 11. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, la Dirección de Tránsito de la Policía (DITRA) deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad.</p>	<p>se da, pues la norma ha sido malinterpretada, haciéndole perder su efecto, desconociendo que la intención del legislador, cuando aprobó la Ley 2161 de 2021 fue atacar problemas de corrupción que se han presentado con respecto al uso del SOAT y mejorar la movilidad del país. Igualmente, se establece el deber de las entidades aseguradoras y de los Centros de Conciliación de reportar mensualmente los accidentes atendidos, en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT; así como la posibilidad de las entidades aseguradoras y de la ADRES para objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado en casos de fraude al sistema. Se requiere fortalecer y unificar este registro, porque existe mucha inconsistencia en las cifras que podría incentivar el fraude, por ejemplo, al Senado de la República mientras la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) reportó 256.287 casos, la Superintendencia Financiera de Colombia informó que fueron 762.000</p>
<p>CAPITULO V</p> <p>REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p>	<p>CAPITULO V</p> <p>REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO</p>	<p>se adiciona un parágrafo al artículo 12, sobre el registro de lesiones corporales en las vías, en el sentido de interpretar la Ley 2161 de 2021 para aclarar que es deber de todas las entidades aseguradoras verificar el accidente mediante el uso de herramientas técnicas y tecnológicas, para establecer la veracidad de la existencia del accidente y las circunstancias en que</p>			

<p>reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para estos efectos, todas las entidades aseguradoras y los Centros de Conciliación deberán reportar mensualmente los</p>	<p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio</p>	<p>accidentes que afectaron el SOAT. (art. 5 ley 2161).</p> <p>Igualmente se vincula a la DITRA en el reporte de información de siniestros viales en sistema el SIRAS para mejorar información.</p>	<p>accidentes en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT previsto en este artículo. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p> <p>ARTÍCULO 13°. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema</p>	<p>de la información. Para estos efectos, todas las entidades aseguradoras y los Centros de Conciliación deberán reportar mensualmente los accidentes en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT previsto en este artículo. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p>	<p>Sin modificación.</p>
<p>RUNT emita la información gratuitamente.</p> <p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no</p>	<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 13°. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta</p>	<p>Se incorpora un parágrafo en el cual se permite establecer un límite superior al del descrito en el artículo en la medida que exista un estudio técnico de velocidades seguras según la infraestructura, por ejemplo, en aquellas vías 4G o 5G.</p>	<p>podrán sobrepasar los 40Km/h.</p>	<p>(30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2°. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el</p>	

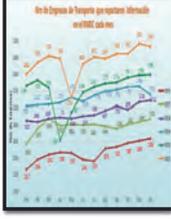
	<p><u>marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</u></p>		<p>CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.</p> <p>Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente</p>	<p>DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.</p> <p>Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p>	
<p>ARTÍCULO 15°. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN</p>	<p>ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y</p>	<p>Se incorpora un párrafo en el cual se permite establecer un límite superior al del descrito en el artículo en la medida que exista un estudio técnico de velocidades seguras según la infraestructura, por ejemplo, en aquellas vías 4G o 5G.</p>			
<p>artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p>	<p>en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial,</p>			<p>el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. <u>Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características</u></p>	

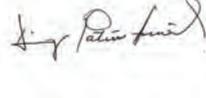
	<p><u>operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</u></p>		<p>DE LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementarán planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país, deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la</p>	<p>grandes del país, además de incorporar los planes de velocidad para las mismas entidades y las de categoría especial, I, II y III.</p>
<p>ARTÍCULO 16°. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES</p>	<p>ARTÍCULO 15°. IMPLEMENTACIÓN DE</p>	<p>Se reformula el artículo para vincular los planes locales de seguridad vial para las entidades territoriales más</p>			
<p>aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar</p>				<p>planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	
			<p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 17. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al</p>	<p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa</p>	<p>Se modifica la autoridad competente de que trata este artículo, pues el Ministerio es quien tiene la facultad residual.</p>

<p>usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente la Superintendencia tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p>	<p>facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p>		<p>tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p>		
<p>ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p>		<p>Sin modificación.</p>	<p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación".</p>		
<p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y</p>			<p>ARTÍCULO 19. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben</p>		<p>Sin modificación.</p>
<p>emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.</p>					
	<p>ARTÍCULO 19. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor</p>	<p>Este artículo busca otorgar seguridad jurídica a los conductores en el sentido de impedir la instalación de SATST de forma arbitraria y sin cumplir con los requisitos técnicos y legales.</p>		<p>recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá</p>	

	<p>superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."</p>			<p>ARTÍCULO 20. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.</p>	<p>Este artículo tiene por objeto evaluar periódicamente la estrategia y efectividad del control de los SATST en su finalidad de disminuir siniestros viales.</p>
<p>ARTÍCULO 21. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p>	<p>Se busca facultar al gobierno nacional para que reglamente las condiciones de operación de vehículos de emergencia y que estos operen en condiciones de seguridad vial y no representen un riesgo para la comunidad.</p>		<p>El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDNC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.</p> <p>La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.</p>	<p>proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial; iii) los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales; y, iv) los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo".</p> <p>Teniendo en cuenta la importancia de la modernización del parque automotor de carga, es indispensable garantizar la sostenibilidad financiera del fondo de reposición. Lo anterior tiene un impacto directo en la edad del parque automotor, el acceso a nuevas tecnologías para el transporte de mercancías en el país, la transición hacia vehículos que reduzcan la contaminación ambiental, así como el soporte del servicio público esencial de transporte de carga.</p>	
<p>ARTÍCULO 22. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.</p>	<p>El artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 estableció lo siguiente: "Créase el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, como un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar el programa de modernización del parque automotor de carga. El Fondo se financiará con: i) el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del</p>				

		<p>Desde el Documento Conpes 3489 del 1 de octubre de 2009 se determinó la necesidad de establecer incentivos para la reposición y renovación vehicular en transporte de carga. Posteriormente, en el Documento Conpes 3759 de 2013 se declaró la importancia estratégica del Programa de Reposición Y Renovación del Parque Automotor de Carga. Y en el Documento Conpes 3963 de 2019 se fijó la política para la modernización del sector transporte automotor de carga.</p> <p>En respuesta de lo anterior, el Legislador ya ha creado tres fondos diferentes para promover la modernización del parque automotor de carga: uno para los vehículos con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas (Ley 1955 de 2019, artículo 307) y dos para los vehículos con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas y volquetas (Ley 2169 de 2021, artículos 32 y 33).</p> <p>En línea con todo lo anterior, la posibilidad de crear una contribución especial, en la que el mismo sector de transporte</p>			<p>de carga aporte un porcentaje del valor de cada operación para que la flota vehicular dedicada a este servicio público esencial sea modernizada, permite al país contar con la seguridad de que habrá disponibilidad de fondos para la continuidad de este programa estratégico para nuestro país. El artículo define el sistema y el método para que el Gobierno Nacional fije la tarifa que se pagará por dicho concepto.</p> <p>Dicha propuesta encuentra asidero teniendo en cuenta que, según la información reportada en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) para el año 2021, en el país se movilizaron 123.647.752 toneladas y 3.762.472.108 galones en un total de 9.280.932 de viajes. Estas movilizaciones representan la operación de todos los vehículos que prestan el servicio de transporte de carga terrestre intermunicipal a través de empresas de transporte debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>De las 9,2 millones de operaciones de transporte</p>
		<p>reportadas en el RNDC para el 2021, 1.642.499 reportaron viajes con valor pactado igual a cero y las restantes 7.658.056 sumaron un total de más de 12 billones de pesos (\$ 12.719.646.512.996).</p> <p>A partir de estas cifras y haciendo uso de la información disponible del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT- se identifica que en el país 146.850 vehículos de carga realizan operaciones de transporte en las que se expiden manifiestos de carga. De estos, 77.681 (52.9%) son vehículos con Peso Bruto Vehicular (PBV) de más de 10,5 toneladas.</p> <p>Adicionalmente, los vehículos de más de 10,5 toneladas de PBV aportan alrededor del 73% del total del valor pactado en las operaciones de transporte de carga por carretera, lo que para 2021 representó un total de \$ 9.403.292.817.800.</p> <p>Considerando estas cifras, se puede estimar un valor promedio por viaje, para los vehículos de carga de más de 10,5 toneladas de \$ 2.321.242.</p>			<p>El cobro promedio por manifiesto de carga sería de \$2.321 pesos. Lo que llevaría a un recaudo aproximado anual de alrededor de \$21.500 millones de pesos en el escenario en que todas las operaciones de transporte de carga que requieren la expedición del manifiesto de carga realicen el aporte.</p>
			<p>ARTÍCULO 23. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte suspenderá, como medida cautelar y hasta que termine la investigación correspondiente, la habilitación de las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 2 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de</p>		<p>Mediante la Resolución 377 de 2013 "Por la cual se adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC)", el Ministerio de Transporte adoptó e implementó el Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC para el registro de las operaciones de despachos de carga de servicio público de terrestre automotor de carga, el acceso al registro, el procedimiento para su elaboración y los mecanismos de control para el transporte público terrestre automotor de carga.</p> <p>El artículo 2 de la Resolución 377 de 15 de febrero de 2013, definió el Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC- como un "sistema</p>

	<p>1993 y la Ley 336 de 1996.</p>	<p>de información que a través del portal de internet http://rndc.mintr.ansporte.gov.co/, recibe, valida y transmite las operaciones para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, el cual permitirá a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, mayor eficiencia y agilidad en sus procesos internos, facilitando a los entes de control el seguimiento sobre la operación del transporte público, permitiendo además el monitoreo y cumplimiento de la política de libertad vigilada, en concordancia con lo establecido por el Decreto 2092 de 2012, a través del Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera (SIRTCC).</p> <p>Si bien es cierto que, el sistema Registro Nacional de Despachos de Carga - RND- recibe un gran número de operaciones del sector transporte de carga, también se ha identificado que, aún existe una brecha significativa entre la cantidad de información generada día a día en la</p>			<p>prestación del servicio público de carga por carretera y la información registrada efectivamente en el Registro Nacional de Despacho de Carga - RND-.</p> <p>De conformidad con la información del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RND- el número de empresas de transporte que registran datos para la generación de manifiestos electrónicos de carga mes a mes es el siguiente:</p> <p>Imagen No. 1.</p>  <p>Lo probado por la falta de información que tiene el Estado para controlar la prestación de</p>
		<p>un servicio público esencial, siguiendo los mandatos previstos en el artículo 365 de la Constitución Política. De igual manera, esta falta de información dificulta los procesos a cargo de la Superintendencia de Transporte al no poder contar con información suficiente para el desarrollo de sus funciones de inspección, vigilancia y control.</p> <p>Adicionalmente, la informalidad en la que se realizan las operaciones de ese porcentaje de empresas de transporte que no realizan el reporte al RND- abre paso a un problema de informalidad e ilegalidad que incluye la venta de manifiestos de carga y operaciones irregulares que, en definitiva, generan un perjuicio para este sector económico del país.</p> <p>Recientemente, el Ministerio de Transporte ha dispuesto que el reporte al RND- se realice por todas las empresas o prestadores del servicio de transporte.</p> <p>Asimismo, el sector transporte ha solicitado que</p>			<p>se combata la informalidad con mayor severidad, como un apoyo para la reactivación económica de las empresas que operan acogidos y cumpliendo todas las normas legales vigentes en el país. Eso explica por qué se prevé el mandato para que la Superintendencia de Transporte opere de manera oportuna, con una medida cautelar de suspensión de la habilitación, sin perjuicio de que en el desarrollo de la investigación se determine que procedan sanciones tales como multas o incluso la cancelación de habilitación de la empresa.</p> <p>Por otra parte, se considera razonable el término de dos (2) meses frente a la omisión continua del reporte al RND- teniendo en cuenta que en la operación pueden presentarse demoras o fallas propias del sistema o eventos fortuitos no atribuibles a las empresas de transporte terrestre de carga, los cuales pueden ser subsanados durante este periodo para cumplir con el reporte.</p> <p>Finalmente, considerando que el transporte de carga</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="167 571 407 834"></td> <td data-bbox="407 571 594 834"></td> <td data-bbox="594 571 789 834"> <p>es considerado un servicio público esencial, lo cual implica que de por medio está el interés general y las necesidades de la comunidad, nada en su prestación debería ser oscuro ni abrir puertas para maniobras fraudulentas que perjudiquen a los colombianos y demás habitantes del territorio nacional.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 834 407 994"> <p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> </td> <td data-bbox="407 834 594 994"></td> <td data-bbox="594 834 789 994"> <p>Sin modificación.</p> </td> </tr> </table>			<p>es considerado un servicio público esencial, lo cual implica que de por medio está el interés general y las necesidades de la comunidad, nada en su prestación debería ser oscuro ni abrir puertas para maniobras fraudulentas que perjudiquen a los colombianos y demás habitantes del territorio nacional.</p>	<p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p>		<p>Sin modificación.</p>	<p>VI. PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, rendimos informe de ponencia positiva y solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate y aprobar el texto propuesto para el Proyecto de Ley No. No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021, “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban”.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div>
		<p>es considerado un servicio público esencial, lo cual implica que de por medio está el interés general y las necesidades de la comunidad, nada en su prestación debería ser oscuro ni abrir puertas para maniobras fraudulentas que perjudiquen a los colombianos y demás habitantes del territorio nacional.</p>					
<p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p>		<p>Sin modificación.</p>					
<p>1. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA PROYECTO DE LEY NO. NO. 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO</p> <p>“Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban”.”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</p> <p>ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano:</p> <p>Definiciones:</p> <p>Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral.</p> <p>Principios:</p> <p>a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad.</p>	<p>b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión.</p> <p>c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial debe ser compartida entre las autoridades de tránsito, los planificadores, diseñadores y ejecutores de la seguridad vial; toda entidad, organización o empresa del sector público o privado y los actores viales.</p> <p>d). Proactividad en la seguridad vial. Debe adoptarse medidas de prevención y mitigación de riesgos, fortaleciendo los componentes de la seguridad vial para lograr un sistema de movilidad seguro.</p> <p>e). Movilidad eficiente y segura. El diseño del sistema de tránsito y transporte debe ponderar la eficiencia y la seguridad para todos los actores viales, con la finalidad de reducir al máximo la siniestralidad.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3°. ARTÍCULO 3°. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional.</p> <p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. El término de los dos años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958.</p>						

<p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p>	<p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, y demás documentos que se requieran para circular y los que en el futuro llegasen a exigirse cuando estos se presenten en mensaje de datos o cualquier otro medio digital, salvo que tengan evidencias de hechos o circunstancias que los desvirtúen.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p>
<p>*ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal.</p> <p>En aquellas zonas del país donde ninguna de las dos anteriores garantice la prestación del servicio, se habilitará para la realización de los exámenes a las entidades privadas que se encuentren debidamente registradas en el sistema RUNT, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <ol style="list-style-type: none"> Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT. <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las</p>	<p>condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u</p>

Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta."

**CAPITULO IV
OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS**

ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- a. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- b. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- c. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
- d. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- e. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- f. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- g. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

h. Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.

i. La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo.

ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
- 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
- 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
- 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
- 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.
- 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

**CAPITULO V
REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES
CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE
AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON
RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.**

ARTÍCULO 11. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, la Dirección de Tránsito de la Policía (DITRA) deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad.

El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.

Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para estos efectos, todas las entidades aseguradoras y los Centros de Conciliación deberán reportar mensualmente los accidentes en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT previsto en este artículo. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.

ARTÍCULO 12º. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará

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

**CAPITULO VI
VELOCIDAD**

ARTÍCULO 13º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.

PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

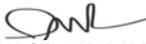
<p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRAGRAFO 2º. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de</p>	<p>velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 15º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1º: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2º: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 17. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del</p>	<p>informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.</p> <p>ARTÍCULO 18. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.</p> <p>ARTÍCULO 19. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p>

<p>PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."</p> <p>ARTÍCULO 20. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 21. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p> <p>ARTÍCULO 22. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.</p> <p>El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser</p>	<p>superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.</p> <p>La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.</p> <p>ARTÍCULO 23. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte suspenderá, como medida cautelar y hasta que termine la investigación correspondiente, la habilitación de las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 2 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.</p> <p>ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara Partido Conservador Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Diego Patiño Amariles Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Partido Liberal</p> </div>
<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA CINCO (05) DE MAYO DE 2022, AL PROYECTO DE LEY No. 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIÁN ESTEBAN”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque</p>	<p>son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.</p> <p>b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.</p> <p>c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).</p> <p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS y sus otras equivalentes.</p>

<p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a continuación:</p> <p>i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión trasera; iv) Protección de peatones; v) Control Electrónico de Estabilidad; vi) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); vii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; viii) Cinturones de seguridad; ix) Asientos y sus anclajes; x) Apoyacabezas; xi) Llantas; xii) Vidrios (Acristalamientos). Esto bajo las condiciones establecidas en el Decreto 1595 del 2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan y, en todo caso, actualizará como mínimo en estos 3 años, aquellos reglamentos técnicos que pierdan su vigencia.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de</p>	<p>disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prevenir los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p>	<p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo 1. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, y demás documentos que se requieran para circular y los que en el futuro llegasen a exigirse cuando estos se presenten en mensaje de datos o cualquier otro medio digital, salvo que tengan evidencias de hechos o circunstancias que los desvirtúen.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional. d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una

<p>Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Créase un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p> <p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su</p>	<p>comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>El descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas; si el conductor acepta la conducta, paga la multa con descuento y hace el curso de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el infractor tendrá derecho a que la reducción de puntos sea proporcional según lo previsto en dicha norma.</p> <p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <p>a) 3 puntos para las infracciones del literal A. b) 6 puntos, para las infracciones del literal B. c) 12 puntos, para las infracciones del literal C. d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley.</p> <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p> <p>Parágrafo. Los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 y normas complementarias para la reducción de la sanción, y para la recuperación de puntos, podrán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y deberán ser</p>
<p>especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>Los cursos para la recuperación de la totalidad de puntos deberán tener una duración mínima de seis (6) horas.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de vigilancia y control detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor: la pérdida del descuento de la multa y de la totalidad de puntos y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 94. <i>Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.</i> Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p>	<p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetados; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo.”</p> <p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p>

<p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO V</p> <p style="text-align: center;">REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 12. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de</p>	<p>infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales.</p> <p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para estos efectos, todas las entidades aseguradoras y los Centros de Conciliación deberán reportar mensualmente los accidentes en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del RUNT previsto en este artículo. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p> <p>ARTÍCULO 13º. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema . El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p>
<p style="text-align: center;">CAPITULO VI</p> <p style="text-align: center;">VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.</p> <p>Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p>	<p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>ARTÍCULO 16º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VII</p> <p style="text-align: center;">OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 17. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de</p>

<p>conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente la Superintendencia tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 18. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación”.</p> <p>ARTÍCULO 19. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la</p>	<p>causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.</p> <p>ARTÍCULO 20. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.</p> <p>CÁMARA DE REPRESENTANTES. – COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 05 de mayo de 2022. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado “POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIÁN ESTEBAN”, (Acta No. 036 de 2022) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 04 de mayo de 2022 según Acta No. 035 de 2022; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">RODRIGO ROJAS LARA Presidente</p> <p style="text-align: center;"> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaría General</p>
--	--

CONTENIDO

Gaceta número 468 - Miércoles, 11 de mayo de 2022
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 410 de 2021 Cámara / 167 de 2021 Senado, por medio de la cual se reforman las Leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para segundo debate en Cámara, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.	10