



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1573

Bogotá, D. C., lunes, 5 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO

por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., diciembre 1 de 2022

Doctor
CARLOS ANDRÉS TRUJILLO
Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República

Asunto: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones".

Respetado presidente,

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley 142 de 2022 Senado.

Cordialmente,

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Senador de la República

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 142 DE 2022

"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones"

1. ANTECEDENTES

El presente Proyecto de Ley fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el día 23 de agosto de 2022 por los Honorable Senadores: Roy Barreras Montealegre, Miguel Ángel Pinto Hernández, Berner Zambrano Erazo, Angélica Lozano Correa, Nicolás Albeiro Echeverry Alvaran, Ana Paola Agudelo García, German Blanco Álvarez, Efraín Cepeda Sarabia, María José Pizarro Rodríguez, Miguel Antonio Virgüez Piraquive y David Andrés Luna Sánchez.

El proyecto de ley fue entregado en reparto a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, para rendir primer debate en Senado, en el cual se designó como ponente al Honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras.

2. OBJETO

La finalidad de este proyecto de ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir las conductas temerarias que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías

3. MARCO NORMATIVO

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

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

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial.

4. CONSIDERACIONES DE LOS AUTORES Y EL PONENTE

Consideraciones

Las lesiones corporales en siniestros viales han sido declaradas por la Organización Mundial de la Salud como un problema de salud pública y una epidemia, en virtud del daño que dejan en la población. 1.3 millones de personas mueren en el mundo, el 90% en países de ingresos medios y medios bajos como Colombia, quienes concentran apenas el 48% del total del parque automotor del mundo.



A esta alarmante situación se han sumado los efectos de las post Pandemia del COVID 19 en los desplazamientos de las personas: los cambios en los patrones de movilidad han aumentado de manera significativa, las demandas de viajes individuales motorizados y no motorizados (a pie, en bicicleta, en vehículo particular y el uso de las dos ruedas motorizadas) de esto se deriva un aumento del volumen de tráfico, en particular, en aquellos países que tienen sistemas de transporte público deficitarios o en procesos de consolidación, como el colombiano.

Recientemente el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses advirtió que en lo corrido de este año 22 personas mueren en promedio diariamente en las vías del país. Entre enero y septiembre de 2022 5.988 personas han muerto. El registro de lesiones no mortales supera medio millón de personas atendidos a través del ADRES; de ellos, al menos 20 mil pasaron por el sistema médico legal (INMLCF) debido a la gravedad de las lesiones y de la incapacidad médica que requiere su recuperación.

Este es un flagelo que, diferentes sistemas de vigilancia epidemiológica han venido alertando, en Colombia desde inicios de siglo, no obstante, los registros de muertes del año 2021 lo convierten en el año más mortífero de lo corrido del siglo y las cifras del año en curso anuncian que a final de año superaremos el peor año (1.998) en la historia del país. El 2020 pese a los extensos periodos de confinamiento que redujeron ostensiblemente la movilidad de las personas, muestra registros de muertes y lesiones alarmantes que, por la gravedad de las lesiones, pusieron presiones a los sistemas de salud quienes estaban atendiendo la pandemia del COVID -19.

El legislador conocedor de esta realidad que padecen los más de 51 millones de colombianos ha sabido dar respuestas oportunas a estas externalidades mundiales que claramente generaron nuevas demandas sociales también en nuestro país, específicamente, los cambios de desplazamientos en la población urbana y rural que han aumentado la demanda por medios alternativos de transporte, así como un mayor consumo de transporte individual motorizado. Por otra parte, los efectos del Proceso de Paz han dinamizado la movilidad humana en territorios donde antes había menor demanda en el número de desplazamientos en los modos de transporte motorizados, igualmente, ha generado un mayor volumen de tráfico y, por lo tanto, mayor exposición al riesgo para el conjunto social en estos territorios.

En este escenario, a todas luces preocupante, y que se ha visto acelerado debido las externalidades mencionadas se votó, sin ningún respaldo del Gobierno anterior, con mucha presión de diferentes sectores civiles y una gran voluntad del legislativo la Ley Julián Esteban. Dicha ley, tuvo su origen en el articulado de una iniciativa estatutaria más robusta y ambiciosa que se radicó en la legislatura 2020, cuando se identificó la presión que los efectos de la pandemia estaban ejerciendo sobre el transporte de mercancías, de distribución de productos, los aumentos en la velocidad promedio de circulación y los efectos en la movilidad que acarrearía una liberación de la medida de confinamiento. Infortunadamente no se anticipó suficiente este fenómeno por el sector y la iniciativa y no prosperó al no contar con el aval del gobierno anterior.

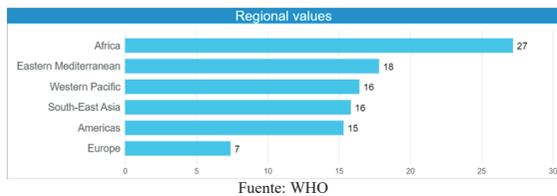
La iniciativa que a continuación presentamos recoge varios artículos inscritos en el proyecto estatutario, otros artículos refuerzan los instrumentos planteados en la Ley Julián Esteban y se plantean nuevos artículos siguiendo las recomendaciones del Plan Mundial de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) para dar respuesta coherente en el corto y mediano plazo a esta situación que se vive, día tras día, en las vías del país. Sin pretender ser una solución perfecta a un problema complejo, sabemos que se requieren reformas normativas profundas y de largo aliento, algunas que ya han sido anunciadas por el jefe de la cartera de transportes como la reforma al Código Nacional de Tránsito y al Estatuto de Transporte. Esta iniciativa legislativa, luego de una exhaustiva diagnosis de mortalidad, morbilidad, matriz de colisión y otras variables de modo, tiempo y lugar, así como los efectos de algunas medidas que ya están en marcha, tiene como objeto reforzar el marco normativo para ir avanzando de manera oportuna y efectiva en eliminar las muertes y lesiones que tanto daño social han causado, que profundizan las trampas de pobreza y amplían las brechas de equidad social porque los más afectados provienen de la base de la sociedad. Las vías del país se están desangrando por cuenta de los muertos y lesionados, cada día

más y cada vez más jóvenes como veremos en el desarrollo de esta ponencia para primer debate y es nuestra responsabilidad anticipar y actuar.

La evidencia internacional en contra balanza con los resultados locales nos muestran que insistir en medidas enfocadas en mayores exigencias al comportamiento de los usuarios sin que fortalezcamos todos los componentes del sistema vial es un camino al fracaso. La evidencia muestra igualmente que el crecimiento del parque automotor y, en particular, el de las dos ruedas motorizadas, no ha llegado a su punto de estagnación, tan solo en los últimos 18 meses tenemos más 1.5 millones de motos nuevas circulando (ANDEMOS) por las vías con lo cual, necesitamos reforzar de manera urgente los instrumentos normativos para contener y reducir esta situación.

Contexto Regional

La tasa de mortalidad por siniestros viales en las América es en promedio de 15 fallecidos por cada 100 mil habitantes, es inferior a la tasa de mortalidad en Asia y en África, pero superior –en más del doble – a la del continente europeo.



Según la Alianza mundial de Organizaciones no Gubernamentales en favor de la Seguridad Vial que los traumatismos por siniestros de tránsito en la región de América Latina varían de un país a otro. La Subregión Andina (23,4) y el Cono Sur (21,0) muestra tasas de mortalidad considerablemente superiores al promedio regional y que, según el “Informe anual de seguridad vial 2020- OECD/ITF 2020”, entre 2010 y 2018, México, Chile y Uruguay han logrado mejores resultados en seguridad vial que Colombia, Costa Rica y Argentina.



El mismo organismo hace un llamado de atención a todos los tomadores de decisión de los países de América Latina:

Tras una década de fracaso colectivo, instamos a los gobiernos y poderes públicos de los países de América Latina a hacer de la política de seguridad vial una prioridad nacional, adoptando el enfoque de Sistema Seguro. Los exhortamos a obligar y garantizar el bien jurídico tutelado de una movilidad segura, sostenible e incluyente, que trascienda los plazos gubernamentales e incorpore metas e indicadores de resultados, y a implementar acciones basadas en evidencia, con especial énfasis en la gestión de la velocidad, la seguridad de los vehículos motorizados de dos ruedas, y proveer una atención integral a las víctimas viales y sus familias. Hacemos un llamado a todos los gobiernos de América Latina a:

1. Garantizar el derecho a la movilidad segura:
 - a. Proyectos de ley o cambios constitucionales y su efectiva fiscalización que consagran el derecho a la movilidad segura, sustentable e incluyente bajo el principio de no repetición, para que trasciendan mandatos de gobierno y prioridades coyunturales.
 - b. Formular objetivos a corto, mediano y largo plazo con indicadores de resultados para monitorear la eficacia con la que se protegen los derechos de las personas a una movilidad segura.
2. Implemente medidas basadas en evidencia que pongan a las personas en el centro:
 - a. Abordar la velocidad, que es el factor principal que agrava todos los demás factores de riesgo (incluyendo la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias psicotrópicas, la distracción, el sueño, la fatiga, el uso de un teléfono móvil, la inexperiencia, el comportamiento imprudente, etc.) reduciendo progresivamente los límites máximos de velocidad, incluidos los límites de 30 km/h, en áreas urbanas donde existe una combinación típica y predecible de usuarios de la vía para 2030.
 - b. Mejorar la seguridad de los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas al:
 - i. Incorporar a los estándares vehiculares requeridos en cada país, sistemas y tecnologías de seguridad que reduzcan y mitiguen el error humano.



Figure 2. Percentage change in the number of road deaths, 2010-18

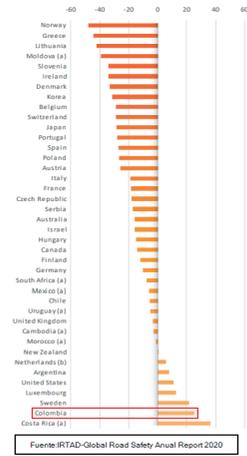
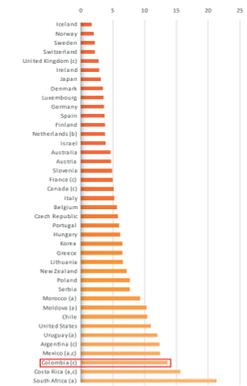


Figure 3. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2019 or latest available year



- ii. Elevar el nivel exigido para la concesión y expedición de permisos de conducción para conductores noveles de vehículos motorizados de dos ruedas.
 - iii. Establecer registros de la topografía de las lesiones para aumentar la comprensión de los siniestros de tránsito e implementar medidas efectivas basadas en la evidencia.
 - iv. Establecer un protocolo, incluyendo los tiempos de respuesta, para la atención pre y post hospitalaria específica a las víctimas de la carretera.
- c. Proporcionar sistemas integrales de apoyo a las víctimas de siniestros viales y sus familias y garantizar su protección mediante:
- i. Garantizar los derechos -de las víctimas y familiares- a la información y el apoyo durante el período posterior al siniestro, así como apoyo médico, de rehabilitación, psicológico, social y judicial y, cuando corresponda, apoyo financiero y compensación justa;
 - ii. Exigir investigaciones exhaustivas para siniestros que resulten en lesiones graves y fatales, incluida la determinación de la causa y la detección de la culpabilidad. Los datos deben usarse para informar estrategias de prevención y garantizar una respuesta judicial efectiva para las víctimas y sus familias;
 - iii. Garantizar disuasivos efectivos, aplicación rigurosa y enjuiciamiento y sentencia de los infractores, según corresponda.
- d. Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial para:
- i. Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC) para prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores novatos y profesionales.
 - ii. Restringa el uso de dispositivos electrónicos de mano mientras conduce y otras distracciones.

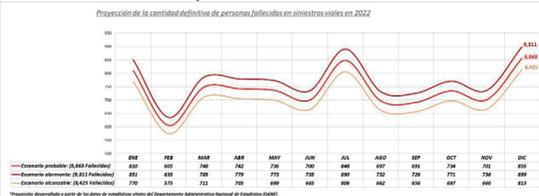
Por otra parte, Colombia presenta uno de los peores balances en términos de variación porcentual y tasas de fallecidos en siniestros viales por cada 100,000 habitantes según lo expuesto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico –OCDE.

Las situaciones mundial y regional han sido ampliamente referenciadas; el estado actual de la seguridad vial en Colombia no es ajeno a la experiencia que han vivido otros países. Desde la certeza de que la problemática es mundial, esta iniciativa recoge varias de las recomendaciones acorde con el diagnóstico específico de la problemática en Colombia.

Diagnosis Colombia

¿2022 el año más mortífero en la historia de Colombia?

A continuación, se muestran las proyecciones para el cierre de año 2022 que indican, que éste superará los registros históricos de muertes en siniestros viales, y anuncian que, de no tomar medidas contundentes, esta tendencia continuaría para el año 2023 alejándose cada vez más los Objetivos de Desarrollo Sostenible fijado de cara al 2030.



Entre el 1º de enero y el 30 de septiembre, los registros dan cuenta de 5.988 vidas deploradas, esto quiere decir que, de continuar esta tendencia, Colombia habrá superado las 8 mil muertes en siniestros viales. Registros de muertes a los que el país nunca había llegado (1995 con 7874 muertes ha sido el año históricamente más mortífero).

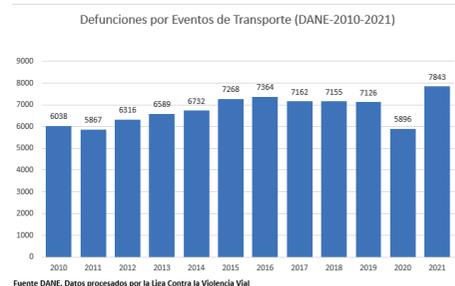
2021 el año más mortífero en lo corrido del siglo

En las dos últimas décadas las muertes derivadas de los siniestros viales han constituido la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa, solo superada por el homicidio. Mientras en la última década los homicidios han tenido periodos de disminución drástica con algunos periodos de aumento que representan una disminución del 24.18%; la situación para las muertes en hechos de tránsito muestra un patrón de fracaso: aumentos sostenidos desde el 2010 hasta el año 2016 donde experimenta un pico, luego una contención sostenida para los años 2017, 2018 y 2019, con un mínimo no comparable, pero igualmente escandaloso por la medida de confinamiento para el año 2020, llegando a un punto máximo en 2021 que estuvo a punto de superar al año 1995. Aumento que representa un incremento del 29% durante la década:



Respecto a las lesiones no fatales Medicina Legal indica que hubo 24.373 lesiones por eventos de transporte en el año 2021. Estos registros representan una disminución respecto a años anteriores lo que nos permite llegar a la dolorosa conclusión “nos lesionamos menos porque nos estamos matando más”, es decir que la letalidad durante el siniestro reviste de mayor gravedad.

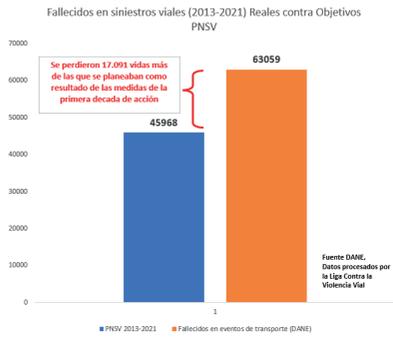
Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y del Plan Decenal de Salud. Esta es la magnitud año a año del flagelo:



El mayor fracaso colectivo de una década perdida (2011-2021): 17 mil fallecidos más que los objetivos fijados en el PNSV

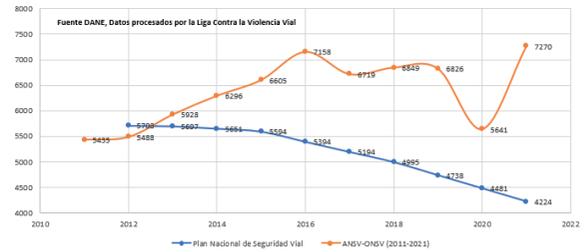
Como parte de la estrategia para reducir los muertos en las vías y en concordancia con los lineamientos establecidos por la Organización Mundial de la Salud en el "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020" en Colombia se desarrolló y adoptó el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021". El documento, que fue reajustado en el año 2013, trazaba una serie de objetivos en los que se destacaban tener "una tendencia a la baja en el número de víctimas mortales y heridos graves" haciendo énfasis en los usuarios vulnerables de la vía en un marco temporal de 10 años. De esta manera, se pretendía disminuir en un 26 % el número de víctimas fatales por siniestros viales de cara al 2021 de tal forma que, al cierre de la década, Colombia deploraba las 4224 víctimas mortales.

La evolución de las muertes por siniestros viales según los objetivos del fracasado Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y del Plan Decenal de Salud se muestra a continuación:



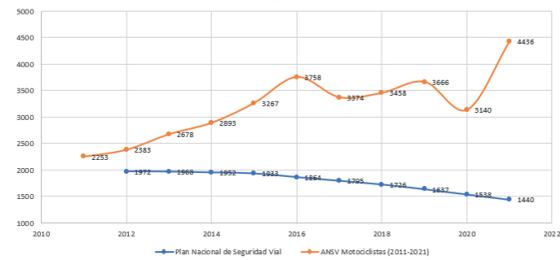
No solamente no logramos el objetivo, sino que en este periodo de tiempo sacrificamos 17 mil vidas más: un fracaso rotundo.

Víctimas Fatales en el periodo 2011-2021 vs Objetivos Plan Nacional de Seguridad Vial

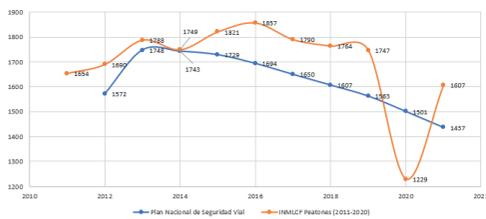


En relación con los objetivos planteados por el PNSV -2011-2021 se observan los resultados para los actores viales más vulnerables: Usuarios de las dos ruedas motorizadas y peatones.

Víctimas Fatales (Motociclistas) en el periodo 2011-2021 vs Objetivos Plan Nacional de Seguridad Vial



Víctimas Fatales (Peatones) en el periodo 2011-2021 vs Objetivos Plan Nacional de Seguridad Vial



Las muertes en siniestros viales una un problema de salud pública y de género

Años de Vida Potencialmente Perdidos y Años de Vida Saludable Perdidos en siniestros viales.

Los años de vida potencialmente perdidos y los años de vida saludables perdidos son indicadores epidemiológicos que se utilizan para determinar la magnitud de un flagelo.

Rango Etario	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2015-2021
(00 a 04)	5 669	5 539	6 154	5 642	4 002	3 783	4 655	35 444
(05 a 09)	5 344	4 572	3 647	3 575	4 104	1 847	3 663	26 752
(10 a 14)	6 339	7 380	6 731	6 756	6 261	5 093	7 007	45 568
(15 a 17)	14 237	17 584	17 572	15 828	14 078	10 990	15 416	105 705
(18 a 19)	17 699	18 491	16 385	14 481	16 885	12 642	18 384	114 967
(20 a 24)	50 048	51 669	48 853	49 976	48 402	42 114	53 092	344 153
(25 a 29)	38 930	41 352	36 578	37 787	39 288	35 688	43 463	273 086

(30 a 34)	29 058	28 253	26 682	26 730	27 225	23 301	33 188	194 437
(35 a 39)	19 459	20 774	17 567	20 406	21 308	17 779	23 662	140 955
(40 a 44)	13 838	15 199	13 321	14 478	15 236	12 189	16 468	100 730
(45 a 49)	11 004	11 983	10 630	10 692	9 989	9 494	12 894	76 687
(50 a 54)	9 312	9 554	9 070	9 196	9 512	7 930	10 590	65 164
(55 a 59)	6 748	7 066	6 818	7 082	6 812	5 454	6 723	46 703
(60 a 64)	3 780	4 408	4 207	4 092	4 242	3 776	4 886	29 392
(65 a 69)	2 063	2 482	2 032	2 155	2 241	1 816	2 306	15 094
(70 a 74)	772	774	737	829	743	449	518	4 822
Totales	234 300	247 082	226 986	229 705	230 328	194 342	256 915	1 619 658

Más de 1.7 millones de años de vida potencialmente perdidos en los últimos 6 años, representan apagar durante un día las vidas de toda la población de la ciudad de Barranquilla y de una parte de su área metropolitana. El 80% fueron hombres y el 20% mujeres. Por cada mujer, mueren 4 hombres.

Defunciones no fatales

Analizando la cantidad de defunciones por siniestros viales en el marco de todas las causas de muerte por defunción no fetal en el 2021, se puede observar que, para la población masculina, las muertes en hechos de tránsito se convirtieron en la quinta causa de defunción no fetal. Adicionalmente son la segunda causa de defunción en la población infantil entre los 5 y los 14 años y la tercera para el rango comprendido entre los 15 y 44 años.

Tabla 11. Defunciones no fatales en hombres según grupos de causas (Lista 6/67 OPS) Total, nacional - Acumulado 2021pr

Código Grupo	Grupo de causas - Hombres	Enero - Diciembre 2021pr	Total	%
	Total nacional		204.591	100,0
109	Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias		58.012	28,9
303	Enfermedades isquémicas del corazón		58.981	29,0
512	Agresiones (homicidio)		13.202	6,5
607	Enfermedades cerebrovasculares		8.308	4,1
601	Accidentes de transporte terrestre		6.455	3,2
605	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores		6.419	3,1
108	Infecciones respiratorias agudas		6.403	3,1
302	Enfermedades hipertensivas		5.409	2,7
601	Diabetes mellitus		4.688	2,3
609	Resto de enfermedades del sistema digestivo		4.239	2,1
	Otros grupos de causas		65.905	32,2

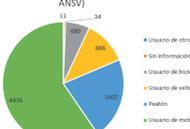
Fuente: DANE - Estadísticas Vitales. pr: Cifras preliminares

Posición	Causa de Defunción	Fallecidos entre los 5 y 14 años	% sobre el total	Posición	Causa de Defunción	Fallecidos entre los 15 y 44 años	% sobre el total
1	604 Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	189	8.96%	1	512 Agresiones (homicidios)	11711	26.53%
2	301 Accidentes de transporte terrestre	171	8.39%	2	109 Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	7748	17.52%
3	511 Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	140	6.67%	3	301 Accidentes de transporte terrestre	4615	10.44%
4	232 Leucemia	137	6.73%	4	511 Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	1818	4.11%
5	234 Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	129	6.33%	5	107 Enfermedad por el VIH (SIDA)	1487	3.36%
6	613 Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	125	6.14%	6	303 Enfermedades isquémicas del corazón	1131	2.56%
7	634 Resto de las enfermedades	124	6.09%	7	634 Resto de las enfermedades	1060	2.40%
8	505 Ahogamiento y sumersión accidentales	109	5.35%	8	604 Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	899	2.03%
9	109 Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	102	5.01%	9	108 Infecciones respiratorias agudas	870	1.97%
10	512 Agresiones (homicidios)	92	4.52%	10	234 Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	754	1.71%

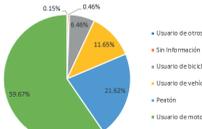
Distribución de las muertes según usuario de las vías

La mayor afectación en términos de mortalidad y morbilidad se da en los usuarios más vulnerables de la vía, es decir, aquellos cuya carrocería es su cuerpo; peatones, ciclistas y motociclistas.

Victimas mortales según usuario de la vía Colombia (2021)



Victimas mortales según usuario de la vía Colombia (2021)



Victimas mortales según usuario de la vía Colombia (2021)



Victimas mortales según usuario de la vía Colombia (2021)



Primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa en la población femenina: las mujeres mueren como víctimas pasivas, en condición de vulnerabilidad.

Si bien las muertes en siniestros viales son más frecuentes en hombres, la gravedad no es baladí, pues en las mujeres se convierte en la primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa.

Tabla 9. Número de defunciones no fatales en mujeres según causa externa (Lista 6/67 OPS)
Total, nacional - I trimestre (2022pr-2021pr)

Código Grupo	Número de muertes según causa externa en Mujeres	Total	%
Total nacional			
		1.322	100,0
501	Accidentes de transporte terrestre	356	26,9
512	Agresiones (homicidios)	276	20,9
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	212	16,0
513	Eventos de intención no determinada	153	11,6
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	127	9,6
503	Caidas	95	7,2
506	Accidentes que obstruyen la respiración	34	2,6
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	20	1,5
508	Exposición al humo, fuego y llamas	14	1,1
514	Las demás causas externas	12	0,9
	Otros grupos de causas externas	23	1,7

Fuente: DANE, Estadísticas Vitales.
pr: Cifras preliminares

Al hacer una mirada más de cerca, se puede ver que más allá de ser víctimas en siniestros viales, las mujeres resultan siendo víctimas pasivas, mueren en total estado de indefensión

Cómo mueren las mujeres en las vías

➔ **7.346** mujeres perdieron la vida en siniestros viales (2015 - 2020)

1.127

Como conductoras en un vehículo motorizado

3.301

Como pasajeras en un vehículo motorizado

209

Sin información

2.538

en condición de peatonas

171

de ciclistas

Las mujeres son víctimas pasivas, 82% mueren como pasajeras peatonas y ciclistas

¿Y LA SEGURIDAD QUÉ?

5. Situación de las lesiones corporales en siniestros viales de la infancia y la juventud

Entre enero de 2015 y agosto de 2022 el país deplora la vida de 3.711 niños menores de 18 años y 19.860 menores de 30 años. Esto representa el 7% y 37.44% de todas las víctimas mortales por eventos de transporte respectivamente.

Si se toma el periodo entre 2010 y 2021, se perdieron 2.957 vidas de niños entre los 0 a 15 años. Resulta preocupante que

- el 47 % de los menores que perdieron la vida se desplazaban en un vehículo motorizado (moto, carro, etc)
- el 24 % se desplazaba como usuario de una motocicleta (conductor o parrillero)

2.957 NIÑOS DE 0 A 15 AÑOS han sido víctimas mortales de siniestros viales entre 2010 y 2021.

ASI NUESTROS NIÑOS EN MUEREN EN LAS VÍAS

Distribución de la mortalidad infantil entre 0 a 15 años por usuario de la vía (2010-2021)

900 (30%)

De 0 a 4 años

784 (27%)

De 5 a 9 años

1273 (43%)

De 10 a 14 años

49%

Peatones y bicicletas

24%

Motos

23%

Vehículos

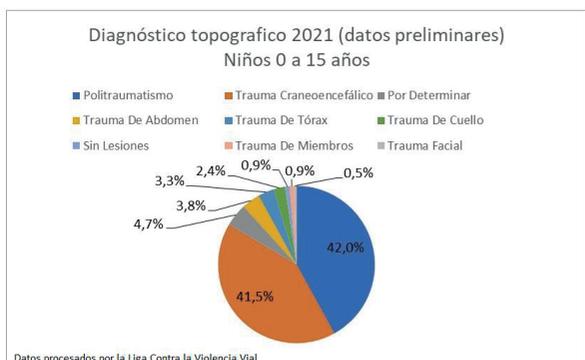
4%

Otros

Tomado de: carrossmasseguros.org

La motocicleta es un vehículo que, por las condiciones antropométricas y antropomórficas de los niños, no está diseñado para sujetarse ni para garantizar un mínimo de seguridad en la humanidad desprotegida de los niños.

La población infantil, aún más vulnerable a las condiciones descritas se ve seriamente afectada y esto se evidencia en la distribución de las lesiones.



Una situación preocupante es que cada vez tenemos más usuarios y cada vez más jóvenes usando las dos ruedas.



Los jóvenes entre 16 y 35 años representan el 80% de todos los trámites de nuevas licencias de conducción en el país. En 2022 la expedición de nuevas licencias es 15% más alta que en 2021.

Siniestralidad vial en usuarios de motocicleta

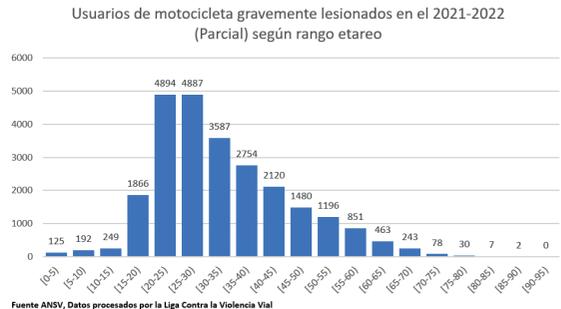
En el 2021 los siniestros viales dejaron un balance nefasto en cuanto a mortalidad de los motociclistas, se perdió la vida de 4.436 personas que se movilizaban en este medio de transporte. Los motociclistas son el actor vial vulnerable más afectado en los siniestros viales en Colombia ya que, en el 2021, representaron el 60 % de las muertes por siniestros viales



Los jóvenes menores de 30 años resultan ser la población más afectada en los usuarios de motocicleta, entre enero de 2021 y agosto de 2022, 7522 motociclistas o pasajeros de motocicleta perdieron la vida en las vías, 3495 (46.4 %) eran menores de 30 años y 138 eran niños que no habían cumplido los 15 años.

Adicionalmente de ser víctima el motociclista se ha convertido en victimario del peatón : 41% de las muertes de peatones en 2022 ocurrieron en interacción con una motocicleta.

Para este mismo periodo, en términos de lesiones graves, 25024 personas resultaron seriamente lesionados en condición de usuario de motocicleta, 12213 (48.8%) eran jóvenes menores de 30 años y 516 eran niños menores de 15 años.



La liga Contra la Violencia Vial llevó a cabo un análisis de siniestralidad de las motocicletas para los años 2020 y 2021 en donde el panorama resulta muy preocupante ya que, de cada 10 vehículos

2RM que se ven involucrados en un siniestro vial, 3.5 resultan en una lesión de gravedad o la muerte.

Clasificación por ventas 2018-2021	Linea General	Ventas 2018-2021	Índice de siniestralidad (vehículos involucrados en siniestros totales/Parque automotor)*10,000	Índice de morbi-mortalidad (vehículos involucrados en siniestros con muertos y heridos /Parque automotor)*10,000
1	BAJAJ BOXER CT100	154,497	357	268.7
2	YAMAHA XTZ125	135,809	210	165.4
3	AKT AK125 MKD	104,209	594	463.7
4	YAMAHA FZ150	72,903	382	292.7
5	HONDA CB125	58,526	238	178.5
6	HONDA XR150	49,077	211	162.9
7	BAJAJ PULSAR 200	48,366	684	529.7
8	HONDA CB110	44,503	231	174.5
9	YAMAHA CRYPTON	44,261	259	207.7
10	YAMAHA GPD150	43,401	493	335

Cambios en el reparto modal

Como se mencionó al inicio, resultante de los cambios de pesos en el reparto modal, tenemos más usuarios transportándose en modos individuales motorizados y no motorizados; un mayor uso de las motos, de las bicicletas, de la marcha a pie y de un nuevo actor que es la patineta. El incremento en la venta de las motocicletas en el año 2021 fue del cuarenta por ciento (40 %) y la expedición de licencias aumentó en un 15% en 2022 respecto a 2021, es decir que cada vez tenemos más usuarios de motocicletas novatos e inexpertos que, además, circulan cada vez a mayores velocidades engendrando riesgo para todo el sistema vial.

Participación del exceso de velocidad como causa de los siniestros que han dejado motociclistas fallecidos en Colombia durante 2022



Fuente: INMLCF

Con la escasa posibilidad de realizar operativos de control en vía en el territorio nacional por el desmonte de los efectivos de la DITRA, incluso si se consolida la propuesta del actual Ministro de Transporte de tener una policía polivalente en todos los municipios del país, difícilmente se logrará un control preventivo y eficiente en las vías en ausencia de las herramientas tecnológicas mientras no se supere la Sentencia C-030-20.

Probables efectos de legislar a favor de la seguridad vial

Se sabe que el objetivo del control a las normas de tránsito es lograr prevenir conductas de riesgo, y el objetivo primigenio de la norma, es educar al ciudadano en lo bueno y lo malo del aspecto social, si el ciudadano incumple, debe ser sancionado para restablecer el equilibrio social que violó, pues lo que subyace en una norma de tránsito son valores sociales. Sin embargo, no todas las infracciones a las normas generan el mismo riesgo, la velocidad es el factor de base.

Desde esta óptica es necesario alinear la infracción a una norma de tránsito y lo que configura una conducta delictiva contra la seguridad de las personas en un sistema vital como es el sistema vial. De ahí que se busque determinar cuál es el riesgo permitido al que se somete a todo un gran colectivo, de dónde surge la diferencia entre una infracción a una norma de tránsito y una conducta delictiva en el sistema vial.

Así mismo, en post pandemia, el uso de sustancias psicoactivas y psicotrópicas en la conducción ha aumentado sin que se pueda llegar a controlar y a determinar su efecto en la seguridad vial.

Estos diferentes factores podrían explicar que el año 2021 se consolide como el más mortífero de lo corrido del siglo 21, no obstante, los registros que se conocen dan cuenta que el 2022 superará en al menos un 14 % las muertes y en 65% las lesiones no fatales con respecto al año 2021, es decir, que el año 2022 superará la hecatombe del 2021, pero no hay garantías que el 2023 tendrá resultados favorables, pues aún son varios los obstáculos que deberemos superar para lograr que las normas sean efectivas, para lograr su cumplimiento y fiscalización

Dicho lo anterior, otros de los objetivos que plantea el proyecto de ley es superar las dificultades de la sentencia de la Corte Constitucional C-030-20. Se plantea la responsabilidad del propietario del vehículo no conductor, como una responsabilidad por el hecho propio y no por el hecho ajeno. Esa responsabilidad derivaría de la obligación que, como propietario de un instrumento que genera riesgo para todo un colectivo tiene de controlar tales riesgos. La responsabilidad derivaría de autorizar a un tercero para que haga uso del vehículo y debería responder por los daños causados por el tercero por el hecho propio de no haberlos controlado debidamente. De esa manera evitaría el problema de la identificación del conductor que surge porque se trata de atribuir la responsabilidad del propietario del vehículo como una responsabilidad por el hecho ajeno. Es decir, se sancionará al propietario del instrumento que introduce riesgo al sistema por el incumplimiento de la obligación de identificar al conductor y de velar por el buen uso de un instrumento de peligro. De tal forma que el titular de la propiedad de un vehículo automotor como

instrumento que introduce riesgo al sistema vial tiene unas obligaciones por el hecho propio, más no por el hecho ajeno desconociendo el principio de responsabilidad personal.

Arrancamos mal la segunda década de acción si bien hubo una importante producción normativa, la misma ha estado enfocada a incidir en el comportamiento de los usuarios y a partir de la Ley Julián Esteban que, pese a sus dificultades representa un triunfo de la sociedad civil y un punto de honor para el legislados, el país da un gigante paso al abordaje de la seguridad vial bajo el enfoque del sistema seguro.

De continuar reforzando el marco normativo para generar los instrumentos necesarios en pro de la seguridad vial, y mediante una correcta y acuciosa implementación, se podrán alcanzar los objetivos de la Segunda Década de Acción y, más específicamente, lo 2-2031: Control efectivo, velocidades seguras, infraestructura segura, vehículos seguros, usuarios seguros y gobernanza.



Consideraciones finales.

Este proyecto de ley se piensa dentro de un enfoque que asume la movilidad como un derecho que debe garantizar seguridad, sostenibilidad e inclusión, de esta manera fórmula una serie de medidas que están en conformidad con demandas que provienen de la sociedad civil, dichas demandas emergen de la necesidad de gozar de un derecho a desplazarse en las vías con seguridad y con garantías. En los años recientes la tasa de motorización en Colombia va en ascenso por lo que existe un riesgo latente de que el volumen de tráfico derive en situaciones de riesgo que comprometan la vida de miles de ciudadanos. Como se ha expuesto son las poblaciones más vulnerables en materia económica quienes sufren los embates de este tipo de accidentes. Estas son las proyecciones del DANE en la materia:

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

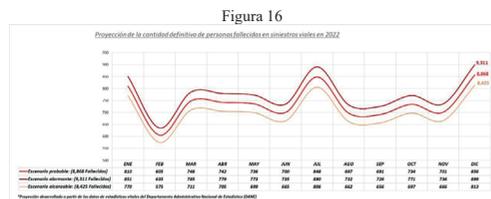
Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

De conformidad con lo anterior, se indica que esta iniciativa legislativa, se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente la prevista en el literal 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.", dado que tiene por propósito proteger la vida, la integridad y la salud de las personas a través del abordaje integral de la movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales.

Sin embargo, es importante señalar, que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime a los Congresistas de identificar causales adicionales.

En este proyecto de ley, bajo un enfoque de protección del derecho a una movilidad segura, sostenible e incluyente, consagra una serie de medidas acorde a las nuevas demandas sociales y los desafíos por venir para garantizar el derecho de todos los usuarios de las vías a desplazarse sin que la actividad comprometa su vida ni su integridad física. La tasa de motorización en Colombia está lejos de llegar a su punto de saturación, por lo tanto, el riesgo derivado del volumen de tráfico seguirá también aumentando, multiplicando el riesgo transferido a los usuarios más vulnerables de las vías y a la población económicamente menos favorecida, alentando así a una nueva lucha de clases. Estas son las proyecciones en diferentes escenarios a partir de los datos del DANE, esperamos que no se cumpla ninguna.



5. POSIBLE CONFLICTO DE INTERESES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

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

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

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

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto Radicado	Texto Propuesto Primer debate
<p>Título</p> <p>“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones”</p>	<p>Título</p> <p>“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones”</p>
<p>CAPITULO I</p> <p>Objeto y Principios Generales</p>	<p>CAPITULO I</p> <p>Objeto y Principios Generales</p>
<p>ARTÍCULO 1°. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir las conductas temerarias que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>ARTÍCULO 2°. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho</p>	<p>ARTÍCULO 2°. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho</p>

<p>colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.</p>	<p>colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.</p>	<p>El sistema de retención infantil o SRI es un dispositivo capaz de acomodar a un ocupante infantil dentro de un vehículo automotor en posición sentada o supina, diseñado específicamente para disminuir el riesgo de lesiones corporales limitando la movilidad del cuerpo causadas por el impacto resultado de una colisión o de desaceleración brusca del vehículo en marcha."</p>	<p>El sistema de retención infantil o SRI es un dispositivo capaz de acomodar a un ocupante infantil dentro de un vehículo automotor en posición sentada o supina, diseñado específicamente para disminuir el riesgo de lesiones corporales limitando la movilidad del cuerpo causadas por el impacto resultado de una colisión o de desaceleración brusca del vehículo en marcha.</p>
<p>Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</p>	<p>Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e <u>infraestructura</u> dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</p>	<p>ARTÍCULO 4° Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 4° Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>
<p>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p>	<p>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p>	<p>"ARTICULO 82. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito y/o la tarjeta de propiedad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas. Los menores de doce (12) años solo podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo si su estatura es superior a ciento cincuenta (150) centímetros."</p>	<p>Artículo 82. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de pasajeros superior a la cantidad de <u>asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas</u> así la <u>tarjeta de propiedad del vehículo señale un número superior de pasajeros.</u> En la <u>fila</u> delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas <u>según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor.</u></p>
<p>CAPÍTULO II Sistemas de protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.</p>	<p>CAPÍTULO II Sistemas de protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.</p>	<p>ARTÍCULO 5°. Transporte de niños menores de 10 años en un vehículo automotor. Los niños de <u>menos de diez (10) años</u> deben obligatoriamente viajar en una silla adaptada a su edad, su peso y su morfología: <u>El uso del cinturón de seguridad homologado en las sillas de adelante y de atrás es obligatorio.</u></p>	<p>PARAGRAFO: Se concederá un periodo de dos (2) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para que los vehículos automotores hagan la transición que se estipula en el párrafo anterior.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Transporte de niños de menos de <u>ciento treinta y cinco (135) centímetros de estatura</u> en un vehículo automotor. Los niños de <u>menos de ciento treinta y cinco (135) centímetros de estatura</u> deben obligatoriamente viajar en una silla adaptada a su edad, su peso y su morfología.</p>
<p>ARTÍCULO 3°. Sistema de Retención Infantil o SRI: Adiciónese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, con un inciso nuevo, del siguiente tenor:</p> <p>"ARTICULO 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones. (...)</p>	<p>ARTÍCULO 3°. Sistema de Retención Infantil o SRI: Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 la siguiente definición:</p>		
<p>ARTÍCULO 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a un (1) año siguiente a la expedición de la presente ley, un protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para el transporte escolar de niños, niñas y adolescentes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá el protocolo.</p>	<p>ARTÍCULO 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a <u>dos (2) años</u> siguiente a la expedición de la presente ley, <u>los aspectos técnicos y el</u> protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para el transporte escolar de niños, niñas y adolescentes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá el protocolo.</p>	<p>inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben <u>garantizar que se cumplan</u> los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p>	<p>inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben <u>cumplir</u> los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p>
<p>ARTÍCULO 7°. Transporte de niños en vehículos de dos ruedas motorizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de viaje de los niños y adolescentes en un plazo no mayor a dos (2) años en vehículos de dos ruedas motorizadas. En ningún caso los niños menores de diez (10) años podrán viajar como pasajeros en motocicleta. El Ministerio de Educación diseñará un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.</p>	<p>ARTÍCULO 7°. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional diseñará, en un plazo no mayor a dos (2) años, un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. <u>En cualquier caso, se debe velar siempre por las condiciones de seguridad que protejan la vida de los niños, niñas y adolescentes que sean beneficiarios del programa.</u></p>	<p>El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención infantil y su uso; Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible.</p>	<p>El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención infantil y su uso; Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones de CO2 y consumo de combustible <u>para vehículos M1 y N1 derivados de M1. Para la misma categoría de vehículos con un plazo de seis (6) años Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</u></p>
<p>CAPÍTULO III Reglamentación sobre los estándares de seguridad de los vehículos terrestres automotores y la infraestructura vial.</p>	<p>CAPÍTULO III Reglamentación sobre los estándares de seguridad de los vehículos terrestres automotores y la infraestructura vial.</p>	<p>Para la tipología vehículos automotores de carga terrestre, clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además de los reglamentos WP-29, los relacionados con Faldones para la prevención de penetración baja (Underrun Protection); Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</p>	<p>Para la tipología vehículos automotores de carga terrestre, clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, <u>se deberá dar cumplimiento a</u> <u>Protección en caso de colisión lateral;</u> <u>Protección en caso de colisión lateral contra un poste;</u> <u>Protección en caso de colisión trasera;</u> <u>Protección de peatones;</u> <u>Control Electrónico de Estabilidad;</u> <u>Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); si aplica también Sistemas de retención infantil y su uso;</u> <u>Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX;</u> <u>Cinturones de</u></p>
<p>ARTÍCULO 8°. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio 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</p>	<p>ARTÍCULO 8°. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio 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</p>		

<p>El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento de dichos reglamentos técnicos y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9º. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</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. (---)</p> <p>Parágrafo: La Agencia Nacional de Seguridad Vial elaborará los reglamentos que deben ser adoptados y promulgados por el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de tres (3) años relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 10º. El Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos</p>	<p>seguridad; Asientos y sus anclajes; Apovacabezas; Bolsas de Aire ;Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible incluirán además de los reglamentos WP-29, los relacionados con Faldones para la prevención de penetración baja (Underrun Protection); Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>El Ministerio Comercio, Industria y Turismo deberá garantizar el cumplimiento de dichos reglamentos técnicos de acuerdo a los términos descritos en los respectivos acuerdos de la ONU y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9º. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo: La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas antes mencionados. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>Sin modificación</p>	<p>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.</p> <p>Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p>El Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura Vial y el Invia realizarán auditorías viales sobre el total de la longitud de la nueva infraestructura durante los primeros seis (6) meses de entrada en funcionamiento y sobre los tramos de vía de la infraestructura vial existente que presenta alta siniestralidad con resultado de lesiones corporales cada dos (2) años. La Agencia Nacional de seguridad vial, definirá la metodología para efectos de las auditorías viales. En ningún caso se podrán cobrar peajes los primeros seis (6) meses de que la nueva infraestructura entre en operación.</p> <p>CAPÍTULO IV Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción</p> <p>ARTÍCULO 11º. Modifíquese el artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, en su aparte: "Para vehículos de servicio público", el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 7. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 19. REQUISITOS.</p>	<p>CAPÍTULO IV Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción</p> <p>Eliminado</p>
<p>(---)</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por los menos veintiún (21) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción 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>ARTÍCULO 12º. Modifíquese el parágrafo del artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1º, el cual quedará así:</p> <p>"PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de</p>	<p>Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización."</p> <p>ARTÍCULO 13º. Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>"PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:</p> <p>— Solo podrá conducir vehículos tipo automóvil.</p> <p>- La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los ochenta kilómetros por hora (80 km/h), así la señalización permita una velocidad superior, en todo caso no podrá exceder la máxima permitida por la señalización.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el "permiso probatorio", para los conductores noveles."</p> <p>CAPÍTULO V Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes</p> <p>ARTÍCULO 14º. Adiciónese un parágrafo nuevo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, del siguiente tenor:</p>	<p>Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización."</p> <p>ARTÍCULO 12º. Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años.</p> <p>La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los ochenta kilómetros por hora (80 km/h), así la señalización permita una velocidad superior, en todo caso no podrá exceder la máxima permitida por la señalización.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel.</p> <p>CAPÍTULO V Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes</p> <p>ARTÍCULO 13º. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p>	<p>Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización."</p> <p>Eliminado</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="167 388 477 963"> <p>ARTICULO 68. Utilización De Los Carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:</p> <p>(...)</p> <p>PRAGRAFO 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, deberán <u>garantizar la existencia de carriles exclusivos para motociclistas y para ciclistas.</u></p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p> </td> <td data-bbox="477 388 787 963"> <p>Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, <u>las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos usuarios vulnerables de la vía.</u></p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 963 477 1187"> <p>ARTÍCULO 15º. Adiciónese un parágrafo nuevo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>ARTICULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>(...).</p> <p>PARAGRAFO. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y</p> </td> <td data-bbox="477 963 787 1187"> <p>ARTÍCULO 14º. Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>(...).</p> <p>Parágrafo. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y</p> </td> </tr> </table>	<p>ARTICULO 68. Utilización De Los Carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:</p> <p>(...)</p> <p>PRAGRAFO 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, deberán <u>garantizar la existencia de carriles exclusivos para motociclistas y para ciclistas.</u></p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p>	<p>Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, <u>las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos usuarios vulnerables de la vía.</u></p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p>	<p>ARTÍCULO 15º. Adiciónese un parágrafo nuevo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>ARTICULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>(...).</p> <p>PARAGRAFO. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y</p>	<p>ARTÍCULO 14º. Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>(...).</p> <p>Parágrafo. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="828 388 1138 535"> <p>sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación.</p> </td> <td data-bbox="1138 388 1448 535"> <p>sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, <u>a partir de la promulgación de la presente ley.</u></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 535 1138 587"> <p>ARTÍCULO 46º. Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p> </td> <td data-bbox="1138 535 1448 587"> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 587 1138 716"> <p>PARÁGRAFO 1º El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad en por carriles de ciclovia será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p> </td> <td data-bbox="1138 587 1448 716"> <p>Parágrafo 1º. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovia y <u>cicloruta</u> será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 716 1138 767"> <p>ARTÍCULO 17º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p> </td> <td data-bbox="1138 716 1448 767"> <p>ARTÍCULO 16º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 767 1138 819"> <p>ARTÍCULO 18º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p> </td> <td data-bbox="1138 767 1448 819"> <p>ARTÍCULO 17º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 819 1138 904"> <p>CAPITULO VI Adición de nuevas conductas típicas en el Código Penal</p> </td> <td data-bbox="1138 819 1448 904"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 904 1138 955"> <p>ARTÍCULO 19º. Adiciónese un artículo 353 B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> </td> <td data-bbox="1138 904 1448 955"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 955 1138 1161"> <p>ARTÍCULO 353 B. Conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/u otras sustancias psicotrópicas contenidas en el Convenio de Viena, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.</p> </td> <td data-bbox="1138 955 1448 1161"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 1161 1138 1187"> <p>CAPITULO VII</p> </td> <td data-bbox="1138 1161 1448 1187"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> </table>	<p>sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación.</p>	<p>sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, <u>a partir de la promulgación de la presente ley.</u></p>	<p>ARTÍCULO 46º. Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>PARÁGRAFO 1º El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad en por carriles de ciclovia será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p>	<p>Parágrafo 1º. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovia y <u>cicloruta</u> será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p>	<p>ARTÍCULO 17º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 16º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 18º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 17º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>CAPITULO VI Adición de nuevas conductas típicas en el Código Penal</p>	<p>Eliminado</p>	<p>ARTÍCULO 19º. Adiciónese un artículo 353 B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p>	<p>Eliminado</p>	<p>ARTÍCULO 353 B. Conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/u otras sustancias psicotrópicas contenidas en el Convenio de Viena, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.</p>	<p>Eliminado</p>	<p>CAPITULO VII</p>	<p>Eliminado</p>
<p>ARTICULO 68. Utilización De Los Carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:</p> <p>(...)</p> <p>PRAGRAFO 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, deberán <u>garantizar la existencia de carriles exclusivos para motociclistas y para ciclistas.</u></p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p>	<p>Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, <u>las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos usuarios vulnerables de la vía.</u></p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p>																						
<p>ARTÍCULO 15º. Adiciónese un parágrafo nuevo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>ARTICULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>(...).</p> <p>PARAGRAFO. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y</p>	<p>ARTÍCULO 14º. Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>(...).</p> <p>Parágrafo. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y</p>																						
<p>sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación.</p>	<p>sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, <u>a partir de la promulgación de la presente ley.</u></p>																						
<p>ARTÍCULO 46º. Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.</p>																						
<p>PARÁGRAFO 1º El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad en por carriles de ciclovia será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p>	<p>Parágrafo 1º. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovia y <u>cicloruta</u> será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p>																						
<p>ARTÍCULO 17º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 16º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p>																						
<p>ARTÍCULO 18º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p>	<p>ARTÍCULO 17º. Elimínese el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.</p>																						
<p>CAPITULO VI Adición de nuevas conductas típicas en el Código Penal</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>ARTÍCULO 19º. Adiciónese un artículo 353 B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>ARTÍCULO 353 B. Conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/u otras sustancias psicotrópicas contenidas en el Convenio de Viena, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>CAPITULO VII</p>	<p>Eliminado</p>																						
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="167 1463 477 1488"> <p>Reforma a la Ley 1843 de 2017</p> </td> <td data-bbox="477 1463 787 1488"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 1501 477 1566"> <p>ARTÍCULO 20º. Modifíquese el Parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p> </td> <td data-bbox="477 1501 787 1566"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 1579 477 1682"> <p>ARTÍCULO 8. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>(...)</p> </td> <td data-bbox="477 1579 787 1682"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 1720 477 2261"> <p>PARÁGRAFO 1º. El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la</p> </td> <td data-bbox="477 1720 787 2261"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> </table>	<p>Reforma a la Ley 1843 de 2017</p>	<p>Eliminado</p>	<p>ARTÍCULO 20º. Modifíquese el Parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p>	<p>Eliminado</p>	<p>ARTÍCULO 8. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>(...)</p>	<p>Eliminado</p>	<p>PARÁGRAFO 1º. El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la</p>	<p>Eliminado</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="828 1463 1138 1707"> <p>responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo. Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer.</p> </td> <td data-bbox="1138 1463 1448 1707"> <p>Eliminado</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 1707 1138 1798"> <p>CAPITULO VIII Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p> </td> <td data-bbox="1138 1707 1448 1798"> <p>CAPITULO VI Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="828 1798 1138 2261"> <p>ARTÍCULO 24º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de</p> </td> <td data-bbox="1138 1798 1448 2261"> <p>ARTÍCULO 18º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la <u>Agencia Nacional de Seguridad Vial</u>, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de <u>Transporte</u>.</p> <p><u>El registro se encargará de informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio</u></p> </td> </tr> </table>	<p>responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo. Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer.</p>	<p>Eliminado</p>	<p>CAPITULO VIII Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p>	<p>CAPITULO VI Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p>	<p>ARTÍCULO 24º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de</p>	<p>ARTÍCULO 18º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la <u>Agencia Nacional de Seguridad Vial</u>, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de <u>Transporte</u>.</p> <p><u>El registro se encargará de informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio</u></p>								
<p>Reforma a la Ley 1843 de 2017</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>ARTÍCULO 20º. Modifíquese el Parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>ARTÍCULO 8. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:</p> <p>(...)</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>PARÁGRAFO 1º. El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo. Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer.</p>	<p>Eliminado</p>																						
<p>CAPITULO VIII Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p>	<p>CAPITULO VI Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas</p>																						
<p>ARTÍCULO 24º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de</p>	<p>ARTÍCULO 18º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la <u>Agencia Nacional de Seguridad Vial</u>, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de <u>Transporte</u>.</p> <p><u>El registro se encargará de informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio</u></p>																						

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="167 407 475 448">Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</td> <td data-bbox="475 407 789 499">de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 499 475 551" style="text-align: center;">CAPITULO VIII Disposiciones Finales</td> <td data-bbox="475 499 789 551" style="text-align: center;">CAPITULO VII Disposiciones Finales</td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 551 475 595">ARTÍCULO 22°. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</td> <td data-bbox="475 551 789 814" style="text-align: center;">Eliminado</td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 595 475 814">ARTÍCULO 1°. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 814 475 857">ARTÍCULO 23°. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</td> <td data-bbox="475 814 789 1092">ARTÍCULO 19°. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial, con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="167 857 475 1092">ARTÍCULO 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</td> <td data-bbox="475 1092 789 1159">ARTÍCULO 20°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</td> </tr> </table>	Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.	de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.	CAPITULO VIII Disposiciones Finales	CAPITULO VII Disposiciones Finales	ARTÍCULO 22°. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	Eliminado	ARTÍCULO 1°. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.		ARTÍCULO 23°. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	ARTÍCULO 19°. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial, con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.	ARTÍCULO 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	ARTÍCULO 20°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	<p style="text-align: center;">7. PROPOSICIÓN</p> <p>Por las anteriores consideraciones, solicitamos a los Senadores de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar Primer Debate al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  <p>PEDRO HERNANDO FLOREZ PORRAS Senador de la República</p> </div>
Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.	de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.												
CAPITULO VIII Disposiciones Finales	CAPITULO VII Disposiciones Finales												
ARTÍCULO 22°. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	Eliminado												
ARTÍCULO 1°. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.													
ARTÍCULO 23°. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	ARTÍCULO 19°. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial, con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.												
ARTÍCULO 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	ARTÍCULO 20°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.												
<p style="text-align: center;">8. Texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones"</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia Decreta</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I Objeto y Principios Generales</p> <p>ARTÍCULO 1°. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir las conductas temerarias que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Principios generales.</p> <p>Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</p>	<p>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Sistemas de protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.</p> <p>ARTÍCULO 3°. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 la siguiente definición:</p> <p>El sistema de retención infantil o SRI es un dispositivo capaz de acomodar a un ocupante infantil dentro de un vehículo automotor en posición sentada o supina, diseñado específicamente para disminuir el riesgo de lesiones corporales limitando la movilidad del cuerpo causadas por el impacto resultado de una colisión o de desaceleración brusca del vehículo en marcha.</p> <p>ARTÍCULO 4° Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de pasajeros superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas así la tarjeta de propiedad del vehículo señale un número superior de pasajeros. En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Los menores de doce (12) años solo podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo si su estatura es superior a ciento treinta y cinco (135) centímetros.</p> <p>PARAGRAFO: Se concederá un periodo de dos (2) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para que los vehículos automotores hagan la transición que se estipula en el párrafo anterior.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Transporte de niños de menos de ciento treinta y cinco (135) centímetros de estatura en un vehículo automotor. Los niños de menos de ciento treinta y cinco (135) centímetros de estatura deben obligatoriamente viajar en una silla adaptada a su edad, su peso y su morfología.</p>												

<p>ARTÍCULO 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a dos (2) años siguiente a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para el transporte escolar de niños, niñas y adolescentes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá el protocolo.</p> <p>ARTÍCULO 7°. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional diseñará, en un plazo no mayor a dos (2) años, un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. En cualquier caso, se debe velar siempre por las condiciones de seguridad que protejan la vida de los niños, niñas y adolescentes que sean beneficiarios del programa.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Reglamentación sobre los estándares de seguridad de los vehículos terrestres automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención infantil y su uso; Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible para vehículos M1 y N1 derivados de M1. Para la misma categoría de vehículos con un plazo de seis (6) años Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</p>	<p>Para la tipología vehículos automotores de carga terrestre, clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se deberá dar cumplimiento a Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); si aplica también Sistemas de retención infantil y su uso: Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible incluirán además de los reglamentos WP-29, los relacionados con Faldones para la prevención de penetración baja (Underrun Protection); Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>El Ministerio Comercio, Industria y Turismo deberá garantizar el cumplimiento de dichos reglamentos técnicos de acuerdo a los términos descritos en los respectivos acuerdos de la ONU y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9°. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas antes mencionados. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>ARTÍCULO 10°. El Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p>El Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura Vial y el Invias realizarán auditorías viales sobre el total de la longitud de la nueva infraestructura durante los primeros seis (6) meses de entrada en funcionamiento y sobre los tramos de vía de la infraestructura vial existente que presenta alta siniestralidad con resultado de lesiones corporales cada dos (2) años. La Agencia Nacional de seguridad vial, definirá la metodología para efectos de las auditorías</p>
<p>viales. En ningún caso se podrán cobrar peajes los primeros seis (6) meses de que la nueva infraestructura entre en operación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción</p> <p>ARTÍCULO 11°. Modifíquese el parágrafo del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1°, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización.</p> <p>ARTÍCULO 12°. Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años.</p> <p>La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los ochenta kilómetros por hora (80 km/h), así la señalización permita una velocidad superior, en todo caso no podrá exceder la máxima permitida por la señalización.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel.</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO V Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes</p> <p>ARTÍCULO 13°. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo 3°. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos usuarios vulnerables de la vía.</p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.</p> <p>ARTÍCULO 14°. Adiciónese un parágrafo al artículo 9° de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 15°. Modifíquese el parágrafo 1° del artículo 12° de la Ley 2251 de 2022.</p> <p>Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y cicloruta será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO 16°. Elimínese el parágrafo 2° del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.</p>

ARTÍCULO 17°. Elimínese el párrafo 2° del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.

CAPITULO VI

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

ARTÍCULO 18°. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte.

El registro se encargará de informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

CAPITULO VII

Disposiciones Finales

ARTÍCULO 19°. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.

ARTÍCULO 20°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 365 DE 2022 SENADO, 042 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se reconoce la importancia social, histórica y cultural del templo San Juan evangelista del municipio de Sampués, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.

Bogotá. D.C., 1 de diciembre de 2022

Senador

CARLOS ANDRÉS TRUJILLO

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Senado de la República.

Asunto: Informe de Ponencia para primer debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 365 de 2022 SENADO, No. 042 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE LA IMPORTANCIA SOCIAL, HISTÓRICA Y CULTURAL DEL TEMPLO SAN JUAN EVANGELISTA DEL MUNICIPIO DE SAMPUÉS, DEPARTAMENTO DE SUCRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Respetado presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, pongo a consideración el Informe de ponencia para primer debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 365 de 2022 SENADO, No. 042 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE LA IMPORTANCIA SOCIAL, HISTÓRICA Y CULTURAL DEL TEMPLO SAN JUAN EVANGELISTA DEL MUNICIPIO DE SAMPUÉS, DEPARTAMENTO DE SUCRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ

Senadora de la República.

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO.

El presente Proyecto de Ley es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por el entonces H. Representante Héctor Vergara Sierra, el 20 de julio de 2021, ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes de Colombia, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 945, de 2021.

Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el Secretario de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente me notificó, mediante oficio, mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para Primer Debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5 de 1992.

2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

La presente ley tiene por objeto reconocer la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre.

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley consta de 7 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

ARTÍCULO 1°. Objeto.

ARTÍCULO 2°. Destinación de recursos por parte del Gobierno Nacional para la salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación de templo.

ARTÍCULO 3°. Declaración de bienes de interés cultural.

ARTÍCULO 4°. Estampillas postales conmemorativas.

ARTÍCULO 5°. Financiación de producto audiovisual.

<p>ARTÍCULO 6º. Reconocimiento de importancia social, histórica y cultural.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Vigencia.</p> <p>4. 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 1º, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional presentado a consideración del Congreso de la República por el entonces H.R Héctor Vergara Sierra.</p> <p>Cumple, además, con 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>5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.</p> <p>Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:</p> <p>5.1 Jurisprudencia</p> <p>Para la presentación de esta ponencia resulta relevante rescatar los fundamentos jurisprudenciales expuestos por el autor en su momento y por el ponente en los debates realizados en la Cámara de Representantes, fundamentos que resultan relevantes en el marco de la salvaguarda cultural y patrimonial en nuestro país; los cuales son en mayor medida los siguientes:</p> <p>1. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES:</p> <p>✓ Artículo 8. <i>Es obligación del Estado y de las personas, proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.</i></p>	<p>✓ Artículo 70. <i>El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.</i></p> <p>✓ Artículo 71. <i>La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.</i></p> <p>✓ Artículo 72. <i>El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.</i></p> <p>✓ Artículos 334 y 366. Establece que el Estado debe propender por el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los administrados.</p> <p>2. MARCO LEGAL CORRESPONDIENTE A LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO MATERIAL DE LA NACIÓN.</p> <p>✓ Ley 45 de 1983 - Por medio de la cual se aprobó la "Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural" de 1972.</p>
<p>✓ Ley 397 de 1997 - Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura.</p> <p>✓ Ley 1037 de 2006 - Por medio de la cual se aprueba la "Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial", aprobada en el 2003 por la Conferencia General de la Unesco en su XXXII reunión.</p> <p>✓ Ley 1185 de 2008 - La cual modificó la Ley General de Cultura (Ley 397 de 1997) fortalece el concepto de patrimonio cultural inmaterial y propone, en uno de sus capítulos, la salvaguarda, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del PCI (Patrimonio Cultural Inmaterial), con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro.</p> <p>✓ Decreto 1313 de 2008 - Relativo al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.</p> <p>✓ Decreto 763 de 2009 - Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material.</p> <p>3. ANTECEDENTES JURISPRUDENCIALES</p> <p>La Corte Constitucional se ha pronunciado en distintas oportunidades sobre las leyes de honores, conmemoraciones y de reconocimiento de distintos monumentos, sitios e incluso templos en las que confluyen elementos religiosos:</p> <p>✓ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-766 de 2010 (M.P Humberto Antonio Sierra Porto): <i>"El Estado podría promocionar, promover, respaldar o tener acciones de expreso apoyo y protección jurídica respecto de manifestaciones que, incluyendo algún contenido religioso, tuvieran un claro e incontrovertible carácter de manifestación cultural para un grupo o comunidad de personas dentro del territorio colombiano".</i></p>	<p>✓ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-948 de 2014 (M.P María Victoria Calle Correa): <i>"Estas celebraciones, conforme los principios que caracterizan el estado social de derecho, suelen tener una clara connotación social y cultural; y planteó, como regla de decisión, que, aunque en algunas de ellas la exaltación evidencia también un contenido religioso, esta forma de ley de honores solo es válida si el componente laico prima sobre el religioso: En todas estas celebraciones es un valor predominante el aspecto cultural, histórico o social de los eventos, monumentos o ciudadanos exaltados, como es propio de un Estado fundado en el principio de la laicidad. Se resalta, sin embargo, que el carácter laico del Estado no ha sido óbice para que algunas de estas exaltaciones se realicen respecto de edificaciones, eventos o personajes relacionados con alguna religión, específicamente la católica.</i></p> <p><i>En el régimen constitucional colombiano es posible que coincidan el elemento cultural o histórico o social y el elemento religioso en una exaltación de este tipo. Sin embargo, en respeto de la separación que debe imperar entre los principios de decisión y actuación pública y los motivos basados en alguna creencia religiosa, en estos casos el fundamento religioso deberá ser meramente anecdótico o accidental en el telos de la exaltación. En otras palabras, el carácter principal y la causa protagonista debe ser la de naturaleza secular, pues resultaría contradictorio con los principios del Estado laico que alguna decisión pública tuviera como propósito principal –y algunas veces exclusivo- promocionar, promover o exaltar valores propios de alguna religión".</i></p> <p>✓ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-570 de 2016 (M.P Luis Guillermo Guerrero Pérez): <i>"El Congreso de la República, en virtud de la cláusula general de competencia y por expreso mandato del numeral 15 del artículo 150 de la Carta Política, se encuentra ampliamente facultado para adoptar ese tipo de medidas, cuyo propósito, como ya ha sido anotado, es el reconocimiento estatal a personas, hechos o instituciones que merecen ser destacados públicamente, así como también a ciertos bienes, monumentos, eventos o situaciones a los que se les reconozca un valor cultural, social o histórico determinado, e incluso arquitectónico o turístico.</i></p>

<p><i>En esa orientación, la jurisprudencia ha precisado que esa clase de leyes, conforme a los principios que informan el estado social de derecho, si bien deben tener una clara connotación social, cultural, histórica o turística, destacándose en ellas su naturaleza secular, pueden también tener como bases fenómenos vinculados con alguna religión, siempre que ello no implique desconocer el carácter laico del Estado colombiano”</i></p> <p>4. CONSIDERACIONES JURISPRUDENCIALES SOBRE LA AUTORIZACIÓN DE GASTO PLASMADA EN LA INICIATIVA LEGISLATIVA.</p> <p>✓ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-782 de 2001 (M.P Manuel José Cepeda Espinoza): “... El balance que debe existir entre la rama legislativa y ejecutiva en materias que involucran la creación de gastos se mantiene, pues es a través de una Ley de la República (609 de 2000) que se está autorizando el gasto público a favor de ciertas obras y causas de alguna forma relacionadas con la memoria del personaje al que se rinde honores. Al hacerlo, el Congreso ejerce una función propia (artículo 150 numeral 15 C.P.) que en todo caso guarda proporción con las demás disposiciones en la materia, pues se mantienen incólumes la facultad del legislador para establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración (artículo 150 numeral 11 C.P.), la imposibilidad de hacer en tiempo de paz ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso (artículo 345 C.P.), y la necesidad de incluir en la Ley de Apropiaaciones partidas que correspondan a un gasto decretado conforme ley anterior (artículo 346 C.P.). También se preservan las atribuciones del Gobierno Nacional en materia de hacienda pública pudiendo, entre otras cosas, elaborar anualmente el Presupuesto de Gastos y Ley de Apropiaaciones que habrá de presentar ante el Congreso (artículo 346 C.P.).”.</p> <p>✓ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-948 de 2014 (M.P María Victoria Calle Correa): “El Congreso de la República se encuentra facultado constitucionalmente para autorizar gasto público mediante ley. Ello, a partir de considerar que, de acuerdo con la Carta Política, en particular con lo dispuesto en los numerales 11 y 12 de su artículo 150, no se requiere iniciativa gubernamental para todas las leyes que decreten gasto”.</p>	<p><i>“En lo concerniente a la incorporación de medidas que impliquen o puedan generar gastos del erario en leyes de honores, la Corporación tiene plenamente definida una regla de decisión, según la cual el Congreso de la República no puede incorporar en ellas apropiaciones o partidas no previstas en las normas de presupuesto, pero sí puede autorizar gastos, en el ejercicio de su potestad de configuración del derecho, pues, según lo ha precisado esta Corporación, tales gastos podrán ser efectuados o no por el Gobierno Nacional, quien determinará si define las partidas y apropiaciones necesarias al momento de ejercer su iniciativa en materia de gasto público.”</i></p> <p>✓ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-570 de 2016 (M.P Luis Guillermo Guerrero Pérez): “La competencia reconocida al Congreso para autorizar gasto público, en las condiciones definidas por la jurisprudencia, se entiende extendida a las medidas legislativas expedidas para la financiación pública de manifestaciones culturales, sociales e históricas, las cuales pueden estar comprendidas en las llamadas leyes de honores, de conmemoraciones o de reconocimientos institucionales en general. Dicha atribución, encuentra fundamento específico en el amplio conjunto de disposiciones constitucionales que protegen la cultura y su diversidad -lo que le ha permitido a dicho bloque recibir el calificativo de “Constitución Cultural”-, a partir del cual resulta razonable inferir que el Estado, a través del Congreso de la República, se encuentra habilitado para autorizar la financiación de manifestaciones culturales”.</p> <p><i>“De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, el Congreso se encuentra facultado para autorizar gasto público, particularmente en relación con leyes de honores, de conmemoraciones o de reconocimientos institucionales en general, sin que dicha facultad comprenda la posibilidad de ordenar, con carácter imperativo o perentorio, apropiar en el presupuesto las sumas indispensables para ejecutar el gasto autorizado, pues esa es una atribución exclusiva y excluyente del ejecutivo, a nivel nacional o territorial, que ejerce como titular de la iniciativa general en materia de gasto y que, por tanto, no le puede ser impuesta por el legislativo. Sobre esa base, lo ha dicho la Corte, “cuando una ley le otorga la facultad al Gobierno o lo autoriza para hacer las apropiaciones en su presupuesto con un objetivo específico, se debe entender que el Congreso no le está dando una orden, y por lo tanto no vulnera la regla constitucional de iniciativa</i></p>
<p><i>gubernamental en materia de gasto público”. Por el contrario, si lo que hace la ley es ordenarle al Gobierno llevar a cabo las respectivas apropiaciones, la referida medida estaría afectada por un vicio de inconstitucionalidad derivado del desconocimiento del reparto de las competencias relativas al gasto público entre el legislador y el Gobierno”.</i></p> <p><i>“En relación con esto último, resulta de mayor importancia precisar que, tratándose de la asignación de partidas presupuestales dirigidas a salvaguardar una manifestación cultural, social, histórico o de otro orden con contenido religioso, “es relevante analizar dicha competencia bajo la óptica del principio de Estado laico y del pluralismo religioso en la Constitución colombiana, con el objetivo de determinar si dicho título presupuestal tiene un fin constitucional admisible”. En ese caso, conforme ha sido explicado en el apartado anterior, la constitucionalidad de la medida legislativa dependerá de que en ella se pueda identificar un criterio principalmente secular, que sea verificable, consistente y suficiente”.</i></p> <p>6. CONVENIENCIA DEL PROYECTO.</p> <p>El municipio de Sampedes se encuentra ubicado en el Departamento de Sucre, en la República de Colombia a 19 kilómetros de Sincelejo, capital del Departamento, en la subregión sabanas, que constituye el paso final de los Montes de María hacia la Depresión Momposina; limita al norte con Sincelejo, al sur y occidente con el Municipio de Chinú (departamento de Córdoba), y por el oriente con el Municipio de Corozal. Cuenta con un área total de 209 km2 aproximadamente, que con relación al departamento equivale a un 2% de su superficie, donde la extensión del área urbana corresponde a 90 km2 y una extensión en el área rural de 119 km2.</p> <p>El municipio de Sampedes a lo largo de su historia se ha destacado por confluir elementos religiosos y culturales en su formación como comunidad. En ese sentido, desde los tiempos de la Colonia cuando el mencionado municipio fue un pueblo de indios, el papel de la iglesia católica resultó fundamental para la construcción de la identidad de los sampuesanos, por ello, después de ser un pueblo de indios, se elevó a la categoría de parroquia bajo el rótulo de San Juan</p>	<p>Evangelista de Sampedes, un nombre que además le imprimió un sello espiritual implícito a su cultura.</p> <p>Derivado de lo anterior como antecedente histórico principal, a partir del siglo XX se registraron en el municipio construcciones de distintos templos religiosos bajo iniciativas comunitarias, con el fin de disponer de una infraestructura física para el desarrollo de su espiritualidad y afirmación cultural.</p> <p>A finales de los años 40 del siglo XX, es nombrado en propiedad el primer Párroco para el municipio de Sampedes de acuerdo a Decreto Arzobispal del 8 de octubre de 1948 emanado de la Arquidiócesis de Cartagena, se trataba del Presbítero Alberto Caicedo Vizcaino quien tomó la decisión de empezar la construcción del actual templo del municipio. Se resalta que el mencionado presbítero bajo sus conocimientos en arte religioso y dibujo, adquiridos en el Seminario, le permitieron diseñar la estructura del templo e iniciar la construcción con el apoyo de los Diputados sampuesanos y aportes de la comunidad, en especial del gremio ganadero sampuesano, quienes donaban dinero para las obras y adquirirían imágenes religiosas para el interior del templo como refuerzo de la espiritualidad y la identidad cultural. Finalmente, en el año 1966 se culmina la construcción del actual Templo San Juan evangelista del Municipio de Sampedes en el Departamento de Sucre¹.</p> <p>El estilo arquitectónico del templo corresponde al Gótico Francés, el cual se enfoca en resaltar la grandeza de la estructura, con dos torres las cuales se asemejan a las de la Catedral de Notre Dame de París; el templo resalta en la actualidad como uno de los de mayor longitud, altura y estética del departamento de Sucre.</p> <p>Significado del Templo San Juan Evangelista en la cultura de los Sampuesanos</p> <hr/> <p>¹ Los antecedentes históricos del Templo San Juan Evangelista de Sampedes se consultaron en el libro “Una Historia por descubrir y reescribir”, Autor: Frank Acuña Castellar.</p>

Los sampuesanos desde la historia de fundación del municipio se han visto influenciados por el Templo San Juan Evangelista, puesto que, por la ubicación de este en el territorio (Zona céntrica, plaza fundacional) ha servido como sitio de encuentros sociales por parte de los habitantes del municipio, punto de desarrollo cultural de las fiestas patronales de Sampués y punto de llegada de buses intermunicipales. Por lo anterior, todo habitante del municipio valora, protege, defiende y salvaguarda el templo.

Con miras a evitar su deterioro, se han creado distintos grupos de iniciativa comunitaria en el territorio que velan por el cuidado de los elementos internos y externos del templo promoviendo las llamadas "Templotones" para recaudar recursos y destinarlos al constante mantenimiento de la infraestructura. De igual manera, es clave resaltar que en el año 2004 en virtud del acuerdo 008, el Consejo Municipal de Sampués declaró patrimonio cultural al templo en mención, otorgándole así un carácter cultural predominante en el diario vivir de los sampuesanos, junto con un mandato de salvaguardia institucional por el ente territorial.

Proyección municipal de Sampués con el reconocimiento histórico, social y cultural del Templo San Juan Evangelista por parte del Congreso de la República

En este apartado, recogemos las razones expuestas por el autor y el ponente durante el trámite del proyecto de Ley en la Cámara de Representantes, en donde se propende por los siguientes puntos:

➤ **Turismo:** se brinda la oportunidad de que Sampués sea reconocido por su templo y la importancia histórica, social y cultural que este representa para la población, por ello, se proyecta que el turismo cultural aumentará de tal forma que se convertirá en una ventaja competitiva para el municipio y el departamento por la estratégica ubicación geográfica de Sampués.

➤ **Reactivación económica:** se apuesta a que con miras a la postpandemia de COVID-19, el municipio pueda recibir turistas nacionales o extranjeros que

dinamicen la economía de Sampués al conocer su historia, monumentos, artesanías, gastronomía y de más productos propios del territorio.

➤ **Reafirmación Cultural:** se impulsará la apropiación cultural en los sampuesanos a través de un proceso de resignificación de la historia municipal entorno al templo en mención.

Imágenes de referencia del Templo San Juan Evangelista del municipio de Sampués, Departamento de Sucre²



² Tomadas de Google Maps y Google Street View

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	Texto Propuesto para Ponencia de Primer Debate en el Senado de La República.
Publicado en Gaceta 417 de 2022 de la Cámara de Representantes de Colombia.	
PROYECTO DE LEY No. 365 DE 2022 SENADO, No. 042 DE 2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE LA IMPORTANCIA SOCIAL, HISTÓRICA Y CULTURAL DEL TEMPLO SAN JUAN EVANGELISTA DEL MUNICIPIO DE SAMPUÉS, DEPARTAMENTO DE SUCRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto reconocer la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre.	Sin modificaciones.

ARTÍCULO 2º. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura para destinar recursos de su presupuesto para la salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, como Patrimonio Cultural de la Nación, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad social, histórica y cultural nacional.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Cultura, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, PROCOLOMBIA, la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, la Gobernación de Sucre y la Alcaldía de Sampués podrán gestionar recursos con el sector privado y de cooperación internacional en aras de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo y promocionar al Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, como destino turístico Nacional.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Para la aplicación del presente artículo se deberá implementar lo dispuesto en el parágrafo del artículo 1 de la ley 1185 de 2008.

Se realiza una modificación de redacción, la cual queda de la siguiente manera:

ARTÍCULO 2º. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura para destinar recursos de su presupuesto para la salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, como Patrimonio Cultural de la Nación, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad social, histórica y cultural nacional.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Cultura, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, PROCOLOMBIA, la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, la Gobernación de Sucre y la Alcaldía de Sampués podrán gestionar recursos con el sector privado y de cooperación internacional en aras de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo y promocionar al Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, como destino turístico Nacional.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Para la aplicación del presente artículo se

<p>PARÁGRAFO TERCERO. El Ministerio de Cultura en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, realizará diversas jornadas de socialización a los habitantes del Territorio Municipal sobre el contenido, alcance y aplicación de la presente Ley junto con las acciones dispuestas por el Gobierno Nacional para la Salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación del Templo San Juan Evangelista de Sampués, Departamento de Sucre, como Patrimonio Cultural de la Nación.</p>	<p>deberá implementar lo dispuesto en el parágrafo del artículo 1 de la ley 1185 de 2008.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. El Ministerio de Cultura en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, realizará diversas jornadas de socialización a los habitantes del Territorio Municipal sobre el contenido, alcance y aplicación de la presente Ley junto con las acciones dispuestas por el Gobierno Nacional para la Salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación del Templo San Juan Evangelista de Sampués, Departamento de Sucre, como Patrimonio Cultural de la Nación.</p>	<p>de Cultura en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, y los representantes de la Iglesia Católica realizarán un inventario de los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, para que se surta la declaración mencionada en el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, y estén relacionados en el inventario anteriormente mencionado serán sujetos a la protección establecida en el artículo 7 de la ley 1185 de 2008 y la normativa complementaria.</p>	<p>San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Cultura en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, y los representantes de la Iglesia Católica realizarán un inventario de los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, para que se surta la declaración mencionada en el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, y estén relacionados en el inventario anteriormente mencionado serán sujetos a la protección establecida en el artículo 7 de la ley 1185 de 2008 y la normativa complementaria.</p>
<p>ARTÍCULO 3°. DECLARACIÓN DE BIENES DE INTERÉS CULTURAL. Al tenor de lo dispuesto en la ley 1185 de 2008, el Ministerio de Cultura adoptará las medidas pertinentes para declarar como bienes de Interés Cultural de la Nación, los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio</p>	<p>Se realiza una modificación de redacción, la cual queda de la siguiente manera:</p> <p>ARTÍCULO 3°. DECLARACIÓN DE BIENES DE INTERÉS CULTURAL. Al tenor de lo dispuesto en la ley 1185 de 2008, el Ministerio de Cultura adoptará las medidas pertinentes para declarar como bienes de Interés Cultural de la Nación, los elementos internos y externos que hagan parte del Templo</p>	<p>ARTÍCULO 4°. ESTAMPILLAS POSTALES CONMEMORATIVAS. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la emisión de estampillas postales</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>conmemorativas como reconocimiento de la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, que realiza la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO. Servicios Postales Nacionales S.A. (4-72) en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, entregarán las mencionadas estampillas a los cuerpos diplomáticos y consulares debidamente acreditados en el territorio colombiano.</p> <p>Para efectos del cumplimiento del presente parágrafo, el Ministerio de Relaciones Exteriores entregará dentro de los dos (2) meses posteriores a la sanción de esta ley a Servicios Postales Nacionales S.A. (4-72) y a la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, el listado oficial y detallado de los cuerpos diplomáticos y consulares debidamente acreditados en el territorio colombiano.</p>		<p>ARTÍCULO 5°. Autorícese al Gobierno Nacional a incorporar los recursos necesarios para que se financie un producto audiovisual corto con perfil multiplataformas que resalte la importancia Social, Histórica y Cultura del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, el cual podrá transmitirse a nivel nacional en alguno de los canales del Sistema de Medios Públicos.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
		<p>ARTÍCULO 6°. El Congreso de la República de Colombia, dentro de los tres (3) meses posteriores a la sanción de esta Ley, concurrirá al reconocimiento de la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, emitiendo una placa en mármol que contenga el texto de la presente Ley, la cual será entregada por el Presidente del Congreso de la República al alcalde o alcaldesa del Municipio de Sampués del Departamento de Sucre en un acto protocolario organizado para tal fin.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>ARTICULO 7°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Sin modificaciones.</p> </td> </tr> </table>	<p>ARTICULO 7°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y en consecuencia le solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, darle primer debate en Senado al Proyecto de Ley No. 365 de 2022 SENADO, No. 042 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE LA IMPORTANCIA SOCIAL, HISTÓRICA Y CULTURAL DEL TEMPLO SAN JUAN EVANGELISTA DEL MUNICIPIO DE SAMPUÉS, DEPARTAMENTO DE SUCRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", con modificaciones.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  </div> <hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/> <p style="text-align: center;">ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ</p> <p style="text-align: center;">Senadora de la República</p>
<p>ARTICULO 7°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>		
<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 365 DE 2022 SENADO, No. 042 DE 2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE LA IMPORTANCIA SOCIAL, HISTÓRICA Y CULTURAL DEL TEMPLO SAN JUAN EVANGELISTA DEL MUNICIPIO DE SAMPUÉS, DEPARTAMENTO DE SUCRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto reconocer la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre.</p> <p>ARTÍCULO 2°. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura para destinar recursos de su presupuesto para la salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, como Patrimonio Cultural de la Nación, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad social, histórica y cultural nacional.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Cultura, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, PROCOLOMBIA, la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, la Gobernación de Sucre y la Alcaldía de Sampués podrán gestionar recursos con el sector privado y de cooperación internacional en aras de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo y promocionar al Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, como destino turístico Nacional.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Para la aplicación del presente artículo se deberá implementar lo dispuesto en el parágrafo del artículo 1 de la ley 1185 de 2008.</p>	<p>PARÁGRAFO TERCERO. El Ministerio de Cultura en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, realizará diversas jornadas de socialización a los habitantes del Territorio Municipal sobre el contenido, alcance y aplicación de la presente Ley junto con las acciones dispuestas por el Gobierno Nacional para la Salvaguardia, protección, restauración, conservación, sostenibilidad y divulgación del Templo San Juan Evangelista de Sampués, Departamento de Sucre, como Patrimonio Cultural de la Nación.</p> <p>ARTÍCULO 3°. DECLARACIÓN DE BIENES DE INTERÉS CULTURAL. Al tenor de lo dispuesto en la ley 1185 de 2008, el Ministerio de Cultura adoptará las medidas pertinentes para declarar como bienes de Interés Cultural de la Nación, los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Cultura en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, y los representantes de la Iglesia Católica realizarán un inventario de los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, para que se surta la declaración mencionada en el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Los elementos internos y externos que hagan parte del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, y estén relacionados en el inventario anteriormente mencionado serán sujetos a la protección establecida en el artículo 7 de la ley 1185 de 2008 y la normativa complementaria.</p> <p>ARTÍCULO 4°. ESTAMPILLAS POSTALES CONMEMORATIVAS. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la emisión de estampillas postales conmemorativas como reconocimiento de la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, que realiza la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO. Servicios Postales Nacionales S.A. (4-72) en coordinación con la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, entregarán las</p>		

mencionadas estampillas a los cuerpos diplomáticos y consulares debidamente acreditados en el territorio colombiano.

Para efectos del cumplimiento del presente párrafo, el Ministerio de Relaciones Exteriores entregará dentro de los dos (2) meses posteriores a la sanción de esta ley a Servicios Postales Nacionales S.A. (4-72) y a la Alcaldía del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, el listado oficial y detallado de los cuerpos diplomáticos y consulares debidamente acreditados en el territorio colombiano.

ARTÍCULO 5°. Autorícese al Gobierno Nacional a incorporar los recursos necesarios para que se financie un producto audiovisual corto con perfil multiplataformas que resalte la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, el cual podrá transmitirse a nivel nacional en alguno de los canales del Sistema de Medios Públicos.

ARTÍCULO 6°. El Congreso de la República de Colombia, dentro de los tres (3) meses posteriores a la sanción de esta Ley, concurrirá al reconocimiento de la importancia Social, Histórica y Cultural del Templo San Juan Evangelista del Municipio de Sampués, Departamento de Sucre, emitiendo una placa en mármol que contenga el texto de la presente Ley, la cual será entregada por el Presidente del Congreso de la República al alcalde o alcaldesa del Municipio de Sampués del Departamento de Sucre en un acto protocolario organizado para tal fin.

ARTICULO 7°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.



ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ
 Senadora de la República

TEXTOS DE COMISIÓN

TEXTO DEFINITIVO

(Discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Honorable Senado de la República, en sesión ordinaria de fecha: miércoles 9 de noviembre de 2022, según Acta número 22, de la Legislatura 2022-2023)

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 001 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 1335 de 2009 y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO</p> <p style="text-align: center;">(DISCUTIDO Y APROBADO EN LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN ORDINARIA DE FECHA: MIÉRCOLES 09 DE NOVIEMBRE DE 2022, SEGÚN ACTA No. 22, DE LA LEGISLATURA 2022-2023)</p> <p style="text-align: center;">AL PROYECTO DE LEY No. 001 DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 DE LA LEY 1335 DE 2009 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1335 de 2009, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 1. OBJETO. El objeto de la presente ley es contribuir a garantizar los derechos a la salud de los habitantes del territorio nacional, especialmente la de los menores de 18 años de edad y la población no fumadora, regulando el consumo, venta, publicidad y promoción de los cigarrillos productos de tabaco, sus derivados, sucedáneos o imitadores incluyendo los Sistemas Electrónicos de Administración de Nicotina (SEAN), Sistemas Similares Sin Nicotina (SSSN) y los Productos de Tabaco Calentado (PTC); así como la creación de programas de salud y educación tendientes a contribuir a la disminución de su consumo, abandono de la dependencia del tabaco del fumador, sucedáneos o imitadores y se establecen las sanciones correspondientes a quienes contravengan las disposiciones de esta ley.</p> <p>Parágrafo. Para los efectos de la presente ley, cuándo se utilice la expresión “libre de humo” se entenderá como “expresión libre de humo y aerosoles”. De igual forma, el término “tabaco” se entenderá como “productos de tabaco, que incluyen los Productos de Tabaco Calentado (PTC), derivados, sucedáneos o imitadores incluyendo los Sistemas Electrónicos de Administración de Nicotina (SEAN), Sistemas Electrónicos Sin Nicotina (SSSN)”.</p>	<p>Artículo 2°. VIGENCIA Y DEROGATORIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>El anterior texto, conforme a lo dispuesto en el artículo 165 de la Ley 5ª de 1992 (firma de las ponentes, una vez reordenado el articulado que constituye el texto definitivo).</p> <p>Las Ponentes,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>NORMA HURTADO SÁNCHEZ Senadora de la República</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF Senadora de la República</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>BEATRIZ LORENA RÍOS CUÉLLAR Senadora de la República</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;"><i>COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá, D.C., en la sesión presencial, de fecha miércoles nueve (09) de noviembre de dos mil veintidós (2022), según Acta No. 22, de la Legislatura 2022-2023, se dio la discusión y votación de la Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto, al Proyecto de Ley No. 001/2022 SENADO, “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 DE LA LEY 1335 DE 2009 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</i></p>
---	--

1. PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO:

1.1 TEXTO DE LA PROPOSICIÓN:

Con fundamento en las anteriores consideraciones y argumentos, en el marco de la Constitución Política y la Ley, propongo a los Honorables Senadores de la Comisión Séptima del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 001 de 2022 Senado, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 DE LA LEY 1335 DE 2009 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" en el texto formulado en el pliego de modificaciones.

NORMA HURTADO SÁNCHEZ
Senadora de la República

NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF
Senadora de la República

BEATRIZ LORENA RÍOS CUÉLLAR
Senadora de la República

1.2. VOTACIÓN DE LA PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO.

Puesta a discusión y votación la proposición con que termina el informe de la ponencia para primer debate Senado, al Proyecto de Ley No. 001/2022 Senado, se aprueba por unanimidad con el mecanismo de **votación ordinaria**.

El registro de la votación fue el siguiente:

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE				
H. SENADO DE LA REPÚBLICA - LEGISLATURA 2022-2023				
TEMA				
VOTACIÓN				
PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO				
AL PROYECTO DE LEY 001/2022 SENADO.				
ACTA No. 22		FECHA: 09/11/2022		HORA:
No.	NOMBRE H. SENADORA - H. SENADOR	VOTACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	AGUDELO GARCÍA ANA PAOLA (P. MIRA)	SI		
2	BARRERA RODRÍGUEZ JOSUÉ ALIRIO (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
3	BEDOYA PÉREZ BERENICE	SI		

	(P. ASI)			
4	BLEL SCAFF NADYA GEORGETTE (P. CONSERVADOR)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
5	CÓRDOBA RUIZ PIEDAD (PACTO HISTÓRICO-UP)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
6	DÍAZ PLATA FABIÁN (P. ALIANZA VERDE)	SI		
7	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI		
8	HURTADO SÁNCHEZ NORMA (P. DE LA U)	SI		
9	MARÍN LOZANO JOSÉ ALFREDO (P.	SI		

	CONSERVADOR			
10	PERALTA EPIEYÚ MARTHA ISABEL (PACTO HISTÓRICO-MAIS)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
11	PINTO MIGUEL ÁNGEL (P. LIBERAL)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
12	RESTREPO CORREA OMAR DE JESÚS (P. COMUNES)	SI		
13	RÍOS CUÉLLAR LORENA (P. C.J.L)	SI		
14	ROSALES CADENA POLIVIO LEANDRO (M. AICO)	SI		
RESUMEN DE LA VOTACIÓN	SI	09	ABSTENCIÓN	00
			IMPEIDIDOS	00
			EXCUSA	00
	NO	00	NO ESTUVIERON PRESENTES	05
				RESULTADO DE LA VOTACIÓN:
				09 VOTOS SI 00 VOTOS NO APROBADA

			AUSENTE POR VOTACIÓN DE IMPEDIMENTO	00	
--	--	--	-------------------------------------	----	--

2. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL ARTICULADO EN BLOQUE. (PROPUESTA POR EL PRESIDENTE (E) H. S. FABIÁN DÍAZ PLATA):

Puesto a discusión y votación el articulado en bloque, (propuesta por el Presidente (E) H. S. Fabián Díaz Plata), se aprueba por unanimidad con el mecanismo de votación ordinaria.

El registro de la votación fue el siguiente:

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE				
H. SENADO DE LA REPÚBLICA - LEGISLATURA 2022-2023				
TEMA				
VOTACIÓN EN BLOQUE				
DE LOS ARTÍCULOS 1º Y 2º (PROPUESTO POR EL PRESIDENTE (E) H. S. FABIÁN DÍAZ PLATA),				
AL PROYECTO DE LEY 001/2022 SENADO.				
ACTA No. 22		FECHA: 09/11/2022		
No.	NOMBRE H. SENADORA - H. SENADOR	VOTACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	AGUDELO GARCÍA ANA	SI		

	PAOLA (P. MIRA)			
2	BARRERA RODRÍGUEZ JOSUÉ ALIRIO (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
3	BEDDYA PÉREZ BERENICE (P. ASI)	SI		
4	BLEL SCAFF NADYA GEORGETTE (P. CONSERVADOR)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
5	CÓRDOBA RUIZ PIEDAD (PACTO HISTÓRICO-UP)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
6	DÍAZ PLATA FABIÁN (P. ALIANZA VERDE)	SI		
7	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO	SI		

	MIGUEL (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)			
8	HURTADO SÁNCHEZ NORMA (P. DE LA U)	SI		
9	MARÍN LOZANO JOSÉ ALFREDO (P. CONSERVADOR)	SI		
10	PERALTA EPIEYÚ MARTHA ISABEL (PACTO HISTÓRICO-MAIS)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
11	PINTO MIGUEL ÁNGEL (P. LIBERAL)			NO ESTUVO PRESENTE EN LA VOTACIÓN
12	RESTREPO CORREA OMAR DE JESÚS (P. COMUNES)	SI		
13	RÍOS CUÉLLAR	SI		

	LORENA (P. C.JL)				
14	ROSALES CADENA POLIVIO LEANDRO (M. AICO)	SI			
RESUMEN DE LA VOTACIÓN	SI	09	ABSTENCIÓN	00	RESULTADO DE LA VOTACIÓN: 09 VOTOS SI 00 VOTOS NO APROBADOS
			IMPEIDIDOS	00	
			EXCUSA	00	
	NO	00	NO ESTUVIERON PRESENTES	05	
			AUSENTE POR VOTACIÓN DE IMPEDIMENTO	00	

3. TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY NO. 001/2022 SENADO Y EL DESEO DE LA COMISIÓN QUE EL PROYECTO PASE A SEGUNDO DEBATE.

Tanto el título del Proyecto de Ley No. 001/2022 Senado y el deseo de la Comisión que el proyecto pase a segundo debate, fueron aprobados por unanimidad con el mecanismo de votación nominal.

El registro de la votación fue el siguiente:

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE				
H. SENADO DE LA REPÚBLICA - LEGISLATURA 2022-2023				
TEMA				
VOTACIÓN DEL TÍTULO				
AL PROYECTO DE LEY No. 001 DE 2022 SENADO.				

02 Art. 874/2022	02 Art. 1289/2022							
PONENTES PRIMER DEBATE								
HH.SS. PONENTES (22-08-2022)	ASIGNADO (A)	PARTIDO						
NORMA HURTADO SÁNCHEZ	COORDINADOR	DE LA U						
	A							
LORENA RIOS CUELLAR	PONENTE	COLOMBIA JUSTA Y LIBRE						
NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF	PONENTE	CONSERVADOR						
ANUNCIOS								
Martes 25 de Octubre de 2022 según Acta N° 18, Martes 1 de Noviembre de 2022 según Acta N° 19.								
TRÁMITE EN SENADO								
AGO.22.2022: Designación de ponentes mediante oficio CSP-CS-1024-2022 SEP.07.2022: Radican Prórroga para presentar Informe de Ponencia para Primer Debate SEP.09.2022: Aceptación de Prórroga mediante oficio CSP-CS-1239-2022 OCT.21.2022: Radican informe de ponencia para primer debate OCT.21.2022: Se manda a publicar informe de ponencia para primer debate mediante oficio CSP-CS-1773-2022 NOV.09.2022: Se inicia la discusión y se aprueba el informe de ponencia según consta en el Acta N° 22. Se designa en estrado los mismos ponentes. PENDIENTE RENDIR PONENCIA SEGUNDO DEBATE								
CONCEPTO SUPERINTENDENCIA INDUSTRIA Y COMERCIO								
FECHA: 18-08-2022								
GACETA No. 1004/2022								
SE MANDA PUBLICAR EL 31 DE AGOSTO DE 2022								
PONENTES SEGUNDO DEBATE								
HH.SS. PONENTES (09-11-2022)	ASIGNADO (A)	PARTIDO						
ESTRADO								
NORMA HURTADO SÁNCHEZ	COORDINADOR	DE LA U						
	A							
LORENA RIOS CUELLAR	PONENTE	COLOMBIA JUSTA Y LIBRE						
NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF	PONENTE	CONSERVADOR						
<p>LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D. C., a los veintidós (22) días del mes de noviembre del año dos mil veintidós (2022). -En la presente fecha se autoriza la publicación en la Gaceta del Congreso, del Texto Definitivo relacionado a continuación,</p>								

aprobado en Primer Debate, en la Comisión Séptima del Senado, en sesión presencial:

FECHA DE APROBACIÓN: 09 DE NOVIEMBRE DE 2022

SEGÚN ACTA No.: 22

LEGISLATURA: 2022-2023

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 001/2022 SENADO.

TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 DE LA LEY 1335 DE 2009 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

FOLIOS: 12

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

Autoriza la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado de la República y suscribe en su nombre,



PRAXERE JOSÉ OSPINO REY
SECRETARIO COMISIÓN SÉPTIMA
H. Senado de la República

CONTENIDO

Gaceta número 1573 - Lunes, 5 de diciembre de 2022

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 142 de 2022 Senado, por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para primer debate en el Senado de la República,, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 365 de 2022 Senado, 042 de 2021 Cámara, por medio del cual se reconoce la importancia social, histórica y cultural del templo San Juan evangelista del municipio de Sampués, departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.....	13
TEXTOS DE COMISIÓN	
Texto definitivo, (discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, en sesión ordinaria de fecha: miércoles 9 de noviembre de 2022, según Acta número 22, de la Legislatura 2022-2023); al Proyecto de ley número 001 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 1335 de 2009 y se dictan otras disposiciones.....	19