



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 159

Bogotá, D. C., miércoles, 15 de marzo de 2023

EDICIÓN DE 12 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 04 DE 2022 SENADO

por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco).

Bogotá DC, marzo de 2022

Honorable Senador

CARLOS ANDRÉS TRUJILLO
Presidente de la Comisión Sexta Constitucional
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 004 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".

Respetado señor presidente:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República y de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 004 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley No. 004 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)" fue presentado por la Honorable Senadora Norma Hurtado Sánchez el pasado 20 de Julio de 2022 y publicado en la gaceta 875 de 2022.

Con posterioridad el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado el 8 de agosto de 2022, bajo el radicado PL 004 DE 2022 Senado, el cual me fue asignado como único ponente, el pasado 18 de noviembre de 2022 por la mesa directiva.

II. OBJETO

La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional con el fin de salvaguardar la vida e integridad física de los niños y niñas.

III. ANTECEDENTES

Durante la legislatura 2020-2021 se presentaron dos proyectos de ley relacionados, a saber, el Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara y el Proyecto de Ley No. 420 de 2020 Cámara, los cuales fueron acumulados, por decisión de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

La iniciativa fue aprobada el día 24 de marzo de 2021 en primer debate, cuya ponencia fue publicada en la Gaceta 1193 de 2020.

En la Gaceta 345 de 2021 fue publicada la ponencia para el segundo debate de la iniciativa.

Sin embargo, al no surtir los tiempos requeridos por la ley 5 de 1992 el proyecto de ley se archivó por tránsito de legislatura.

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Es obligación de la familia, la sociedad y el Estado el de garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de los derechos de niños y niñas, incluyendo la vida e integridad física, incluso cuando los menores se transportan en vehículos automotores. Es importante mencionar que según la OMS un promedio de 180.000 menores muere en accidentes de tráfico al año¹ en el mundo. En Colombia durante el último año, según las cifras de la agencia nacional vial se reportaron 175 muertes de niños y niñas menores de 15 años².

Por lo anterior, a nivel mundial se han implementado medidas de protección para evitar la muerte y lesiones de los menores, incluyendo el uso adecuado de los asientos de seguridad para el automóvil la cual ayuda a mantener a salvo a los niños³, puesto que aquellos los protegen de un choque, si se usan correctamente⁴.

Si bien, el uso del asiento de seguridad para el automóvil tiene importantes efectos preventivos sobre las lesiones intracraneales, se necesitan mayores esfuerzos de salud pública para aumentar el uso de sistemas de retención para bebés y niños pequeños, apuntando con ello a reducir la carga de Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR, por sus siglas en inglés)⁵.

Los Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR) son una de las principales causas de muerte entre bebés y niños en países desarrollados y en desarrollo. Los niños tienen más probabilidades de lesionarse por las ITR que los adultos y son más susceptibles a la lesión intracraneal, que es una de las lesiones fatales más comunes. La mayoría de los pacientes que sobreviven después de una lesión intracraneal permanecen con problemas cognitivos o tienen una

1 <https://news.un.org/es/story/2015/05/1329391>

2 <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/Adsticafallecidos-y-lesionados-2021-2022>

3 (Ghadah, y otros, 2019)

4 (U.S. National Highway Traffic Safety Adm., 1998)

5 (Gwan Jin, y otros, 2018)

discapacidad funcional posterior a la lesión, lo que resulta en altos costos médicos y sociales durante sus vidas restantes. Se han implementado varias estrategias en muchas comunidades para prevenir las ITR en bebés y niños y para reducir la mortalidad por las ITR, incluidas las campañas públicas y la educación para el uso seguro de las carreteras, la designación de zonas escolares y la legislación⁶.

Estudios varios han informado que el uso del asiento de seguridad para el automóvil reduce las tasas de lesiones fatales en un 17% entre los niños, incluso a los 7 u 8 años de edad. El desarrollo de la legislación de uso obligatorio, el monitoreo del cumplimiento y la garantía de los recursos legales son necesarios para aumentar el uso del asiento de seguridad para los ocupantes de vehículos de bebés y niños⁷.

1. ANTECEDENTES COLOMBIA.

Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para los niños niñas y adolescentes, toda vez que el artículo 82 de la Ley 769 de 2002 establece que "por razones de seguridad, los menores de **dos (2) años** solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor"⁸. Medidas que resultan insuficientes, puesto que los datos aportados por Red Papaz dan cuenta que:

"En Colombia, las heridas por accidentes de transporte son la cuarta causa de muerte para niñas y niños entre 5 y 14 años y la novena causa de muerte para menores de cinco años (IHME, datos 2019). Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes en el contexto regional; sin embargo, nuestro país tiene la tasa más alta de las Américas en el indicador de años perdidos por discapacidad (YLD) y una de las más altas del mundo para menores de 5 años: 7.48 años perdidos por discapacidad (YLD) por 100,000 (IHME, datos 2019). En todos los

6 (Gwan Jin, y otros, 2018)

7 (Gwan Jin, y otros, 2018)

8 Artículo 82 de la Ley 769 de 2002

indicadores, Colombia se encuentra muy lejos de los países de mejor desempeño⁹.

Pero también, que año a año la pérdida de vida de niños, niñas y adolescentes en siniestros viales es significativa y que se deben tomar medidas al respecto, ya que la precitada organización menciona que:

"En Colombia, murieron 218 menores de 15 años en siniestros viales en el año 2021; 31 eran ocupantes de vehículos. Entre enero y junio de 2022, fallecieron 108 niñas y niños menores de 15 años; 24 de ellos eran ocupantes de vehículos automotores. El número de lesionados menores de 15 años por siniestros viales con valoración del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) fue de 942 en 2021 y de 658 en los primeros seis meses de 2022. En los primeros 6 meses de 2022 se han registrado 151 lesionados ocupantes de vehículo menores de 15 años con valoración del INMLCF.

La proyección simple al final del año 2022 es de 48 niñas y niños fallecidos y de 302 lesionados como ocupantes de vehículos. La combinación de medidas de infraestructura, control de comportamientos riesgosos, seguridad del vehículo y Sistemas de Retención Infantil tiene el potencial de llevar estas cifras a cero.¹⁰

De otra parte, es importante mencionar que según el anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2021, durante ese año se reportó la muerte de 208 menores de 15 años y 942 lesionados del mismo rango etario en accidentes de tránsito, los cuales se distribuyen como se muestra en la ilustración 1 y 2:

9 Hidalgo, D., Campo Z., Chalela N., Maldonado L.C. y Vélez, A. (2022). Seguridad Vial Infantil en Colombia y Sistemas de Retención Infantil SRI Una agenda central en el desarrollo de un Sistema Seguro -Documento Línea Base

10 Hidalgo, D., Campo Z., Chalela N., Maldonado L.C. y Vélez, A. (2022). Seguridad Vial Infantil en Colombia y Sistemas de Retención Infantil SRI Una agenda central en el desarrollo de un Sistema Seguro -Documento Línea Base

Rango de Edad	Hombres	Mujeres	Total	Porcentaje hombres	Porcentaje del total
10-15	72	36	108	66.7%	1.5%
5-10	36	14	50	72.0%	0.7%
0-5	32	28	60	53.3%	0.8%
Total 0-15	140	78	218	64.2%	3.0%
Total Fallecidos	5974	1262	7238	82.6%	100%

Ilustración 1: Fatales de personas menores de 15 años en Siniestros viales en 2021, Red PaPaz11.

Rango de edad	Hombres	Mujeres	Total	Porcentaje hombres	Porcentaje del total
10-15	213	164	377	56%	1.8%
5-10	191	143	334	57%	1.6%
0-5	146	85	231	63%	1.1%
Subtotal 0-15	550	392	942	58%	4.5%
Total	13393	7492	20885	64%	100%

Ilustración 2: Lesionados menores de 15 años por INML en 2021, Red PaPaz12.

2. ANTECEDENTES A NIVEL MUNDIAL

• **URUGUAY**

En Uruguay se encuentra reglamentado por el Decreto 81 de 2014 que¹³:

"Los niños de 0 a 12 años de edad estarán obligados a viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca.

Las mismas obligaciones del inciso anterior regirán para los adolescentes hasta los 18 años de edad que midan menos de 1,50 metros de estatura".

11 Imagen extraída de Hidalgo, D., Campo Z., Chalela N., Maldonado L.C. y Vélez, A. (2022). Seguridad Vial Infantil en Colombia y Sistemas de Retención Infantil SRI Una agenda central en el desarrollo de un Sistema Seguro -Documento Línea Base

12 Imagen extraída de Hidalgo, D., Campo Z., Chalela N., Maldonado L.C. y Vélez, A. (2022). Seguridad Vial Infantil en Colombia y Sistemas de Retención Infantil SRI Una agenda central en el desarrollo de un Sistema Seguro -Documento Línea Base

13 <https://www.impco.com.uy/bases/leyes/19061-2013>

Por lo anterior, el país tiene una reglamentación según las diferentes categorías de sistemas de retención infantil adecuado para cada edad las cuales se distribuyen según la ilustración 3¹⁴.



Ilustración 3: Sistemas de retención infantil según la reglamentación expedida en Chile.

• ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos, 673 niños resultan gravemente heridos y 6 de ellos tienen resultados fatales debido a accidentes automovilísticos diariamente¹⁵. Asimismo, en varios estados de EE.UU. se han establecido recomendaciones para que los bebés y niños menores de **8 años** deban usar un asiento de seguridad para automóvil. En específico, a partir de marzo de 2010, 47 estados y el Distrito de Columbia tienen leyes que requieren sistemas de retención infantil adecuados, como asientos elevados para niños que ya no caben adecuadamente en asientos de seguridad orientados hacia adelante. Estas regulaciones varían según la edad, la altura y el peso en todos los estados. En Nueva York, por ejemplo, la Ley de Seguridad Infantil Mejorada (UCRL, por sus siglas en inglés) entró en vigencia el 27 de marzo de 2005 y requiere el uso de asientos elevados u otros sistemas de retención infantil adecuados para niños de **4, 5 o 6 años de edad**¹⁶.

14 <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/movilidad/siniesitralidad-y-lesividad/sistema-de-retencion-infantil>
 15 (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)
 16 (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

A nivel nacional (EE.UU.), el uso del asiento para el automóvil ha aumentado. La inspección visual en 2011 encontró que el 91% de los niños menores de ocho años usaban un sistema de seguridad; un aumento estadísticamente significativo a partir de 2010. Sin embargo, en el sur de ese país, el uso de sistemas de retención infantil estaba muy por debajo de otras regiones de los Estados Unidos, siendo Texas la región que tuvo la mayor cantidad de muertes infantiles en el país debido a la conducción sin restricciones¹⁷.

La implementación desde el año 2005 de la Ley Mejorada de Retención Infantil (UCRL) en el estado de Nueva York, ha originado que los niños de 4 a 6 años experimenten una reducción del 18% en la tasa de lesiones de tráfico después de la implementación de esa ley. La situación de los accidentes automovilísticos en el estado de Nueva York eran la principal causa de muerte para el grupo de edad entre los 4 a 6 años. Se estima que en 2008 se salvaron 244 vidas de niños menores de 4 años mediante el uso del sistema de retención infantil¹⁸.

Un estudio del Hospital de niños de Filadelfia del año 2003, que comparó los asientos elevados y los cinturones de seguridad solo para niños entre 4 y 7 años de edad, encontró un 59% menos de riesgo de lesiones para los niños que usan asientos elevados. En adición, otro estudio del mismo Hospital en el año 2007, que comparó leyes de asientos elevados entre estados, encontró que los niños de 4 a 7 años residentes en lugares con presencia de estas normas tenían un 39% más de probabilidades de protección ante un accidente vial.

En ese sentido, se realizan brigadas de capacitación y verificación del uso correcto de las medidas de protección en mención, tales como las referidas por el Children's Medical Center de Dallas, un Centro de Trauma Pediátrico de Nivel 1, el quinto hospital pediátrico más grande y la segunda sala de emergencias pediátricas más concurrida de Estados Unidos, donde se ha brindado educación sobre seguridad automotriz a la comunidad desde 2004, atendiendo a 600-800 familias anualmente y realizando de 6 a 7 eventos comunitarios por año¹⁹.

17 (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)
 18 (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)
 19 (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

• ASIA

En Japón, la Ley de Tráfico Vial exige el uso de un asiento de seguridad de automóvil para niños menores de **6 años** cuando viajan en vehículo e impone una sanción por violar la ley.

En China, solo el 15.7% de los padres indicaron que usaban un asiento de seguridad cada vez que el niño viajaba en el vehículo. También se observó que alrededor del 70% de los niños que viajaban en el automóvil nunca usaron el cinturón de seguridad y solo el 8.2% se adhería a las pautas del cinturón de seguridad.

El caso de Corea, para el año 2016, donde nacieron aproximadamente 400,000 niños y la tasa de natalidad fue de 1.17 neonatos (la población es de aproximadamente 50 millones), el uso de un asiento para el automóvil por parte de todos los bebés y niños menores de 6 años mientras viajan en un vehículo está ordenado por la Ley de Tráfico de Carreteras y, cualquier persona que viole la ley, puede ser multado. El mercado nacional de artículos para bebés, incluidos los asientos de seguridad para automóviles, se ha expandido constantemente, creciendo a 2 mil millones de dólares en 2015²⁰.

Para este último país, se tiene registro de que la ubicación anatómica más común de la lesión por accidentes viales fue la cabeza y la cara (51.2% para el grupo con asientos de seguridad versus 64.6% para el grupo sin asiento de seguridad). En términos de resultados clínicos, el 1.9% de los pacientes elegibles tenían lesiones intracraneales, y el 1.4% fueron ingresados en la UCI. La tasa de mortalidad fue del 0.5%. El grupo sin asiento de seguridad tuvo una mayor proporción de lesiones intracraneales (2.2% vs. 0.8%). Las anteriores cifras se obtienen con base a una muestra de 5,545 niños afectados por accidentes viales en Corea. Ver Ilustración 4

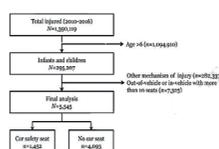


Ilustración 4. Análisis de la efectividad de asientos de niños para automóvil en Corea. Fuente: [Gwan Jin, y otros, 2018].

20 [Gwan Jin, y otros, 2018]

La Ilustración 4 muestra las tendencias del uso del asiento de seguridad en la población catalogada en edad infantil. La tasa de utilización aumentó del 12.5% en 2010 al 33.9% en 2016²¹. Ver Ilustración 5.

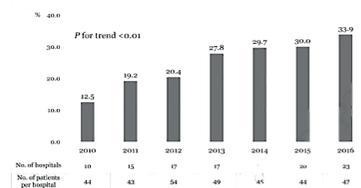


Ilustración 5. Uso del asiento de seguridad para automóviles. Fuente: [Gwan Jin, y otros, 2018].

La base de datos de vigilancia de lesiones a nivel nacional en Corea, ilustró que el uso de un asiento de seguridad para el automóvil tenía efectos protectores significativos sobre las lesiones intracraneales y el ingreso en la UCI para bebés y niños pequeños con Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR).

Finalmente, se concluye que el uso adecuado de un asiento de seguridad para automóvil es una intervención fuerte para prevenir lesiones intracraneales después de un ITR en bebés y niños pequeños, por lo que es necesario aumentar el uso de los mismos²².

• BRASIL

La legislación de Brasil prevé que los niños con una edad inferior a 10 años deben viajar en los asientos traseros y que los niños de **7 años deben usar dispositivos de retención adecuados**; los niños a partir de esa edad, el cinturón de seguridad, como el resto de los ocupantes. Según el Artículo 168 del Código de Tránsito es infracción muy grave transportar niños en un vehículo sin cumplir las normas

21 [Gwan Jin, y otros, 2018]

22 [Gwan Jin, y otros, 2018]

expresadas en el mismo, con pena de multa o retención del vehículo como medida administrativa hasta que se aclare la infracción o irregularidad²³.

Estudios muestran que las tasas de mortalidad en niños por accidentes de tránsito fueron de 5.68, 7.32 y 6.78 (por cada 1.000.000 de infantes) para los períodos 1997-1999, 2000-2002 y 2003-2005, a lo largo de todo el país, respectivamente. Por otro lado, los niños menores de 1 año tenían una tasa de mortalidad de 10.18 (por cada 1.000.000 de infantes), que resultó ser una razón más alta respecto a los otros grupos de edad. Asimismo, para el período analizado, las tasas más altas de mortalidad se observaron en las regiones del Medio Oeste y Sur de Brasil, con razones de 13.88 y 11.47 (por cada 1,000,000), respectivamente²⁴.

En Brasil, en el período 1997 - 2005, hubo 2.009 muertes en niños menores de 10 años causadas heridas en accidentes automovilísticos (MVC). La tasa de mortalidad general se estimó en 6.60 por 1.000.000 de niños. Lo anterior muestra un aumento de 20% durante el período de 9 años (1997-2005), con un incremento significativo del 30% desde el primero (1997-1999) hasta el segundo período (2000-2002) en todo el país. La tasa de mortalidad disminuyó ligeramente del segundo (2000-2002) al tercer período (2003-2005), permaneciendo relativamente estable en aquel tiempo²⁵.

En el estudio proporcionado, se presenta la información sobre las tasas de mortalidad para niños de 0 a 9 años como pasajeros de vehículos. Analizando la tendencia de las tasas de mortalidad en Brasil, previamente mencionadas, se encontró que el número de lesiones fatales en niños causadas por resultar heridos en accidentes automovilísticos (MVC) aumentó considerablemente de 1997 a 2005. En muchos países, el MVC se ha convertido en un problema de salud pública debido a su importancia como causa de morbilidad y mortalidad.

²³ <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/sistemas-retencion-infantil/sillas-mas-seguras/normativa/legislacion-paises-sillas-coches/>
²⁴ Loffredo, Arruda, & de Castro, 2022
²⁵ Loffredo, Arruda, & de Castro, 2022

• EUROPA

Como resultado de un programa de intervención en Suecia, se encontró una disminución en las tasas de mortalidad en el período 1970-1996 después de la promoción del uso de Sistemas de Retención Infantil (CRS) en el asiento delantero y trasero de los vehículos²⁶. También se encontraron una reducción significativa en el riesgo de lesiones en los niños después de las intervenciones del programa comunitario para aumentar el uso de CRS²⁷. Por otro lado, se evaluó las lesiones en niños franceses causadas por accidentes de tránsito en una región metropolitana para el año 2006, destacando que la descripción epidemiológica de las causas de muertes es necesaria para prevenir esas lesiones²⁸.

En el caso de Reino Unido, no se registraron casos de bebés previamente sanos que murieran inesperadamente en un asiento para el automóvil cuando se usaba de manera apropiada durante un accidente de tránsito²⁹. En las últimas dos décadas, se ha convertido en una práctica cada vez más común el uso de asientos de seguridad para niños cuando se transportan bebés en los automóviles de ese país. Es así como, desde el año 2006, se constituye el requisito legal en el Reino Unido de que los bebés deben ser transportados en un asiento de seguridad adecuado para su tamaño y peso dentro de los automóviles³⁰. El uso apropiado del asiento para el automóvil reduce el riesgo de muerte y lesiones graves en un 70% entre los bebés británicos³¹.

²⁶ Ekman, Welander, Svanström, & Schelp, 2001
²⁷ Turner, McClure, Nixon, & Spinks, 2005
²⁸ Theoi, 2008
²⁹ Bomber, Fryce, Ashworth, & Sebire, 2014
³⁰ Motor vehicle (wearing of seat belts) (amendment) regulations, 2006
³¹ Snowdon, Hussein, & Ahmed, 2008

COMPARATIVO DE PAISES
IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

PAIS	EDAD	ESTATURA	PESO	REGLAMENTACIÓN
ARGENTINA	10 años	N.A.	N.A.	Ley 24.449 de Tránsito
BRASIL	7 años	N.A.	N.A.	Código de Tránsito Brasileño
CHILE	9 AÑOS	135 CM	33 KG	Decreto número 176 de 24 de noviembre de 2006.
COSTA RICA	12 AÑOS	1.45 CM	N.A.	Ley de Tránsito
URUGUAY	12 AÑOS	150 CM	N.A.	Decreto 81 de 2014
MASSACHUSETTS E.E.U.U.	8 AÑOS	145 CM	N.A.	Section 7A-A. Child passenger restraints; fine; violation as evidence in civil action
FLORIDA OHAIO	8 AÑOS	150 CM	N.A.	http://codes.ohio.gov/orc/4511.81
ALEMANIA	12 AÑOS	150 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/biagioli/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
AUSTRIA	14 AÑOS	150 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/biagioli/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
FRANCIA	10 AÑOS	N.A.	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/biagioli/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
ITALIA	12 AÑOS	150 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/biagioli/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/
REINO UNIDO	12 AÑOS	135 CM	N.A.	https://www.fundacionmapfre.org/biagioli/normativa-sobre-sistemas-de-retencion-infantil-en-europa/

Ilustración 6. Elaboración propia con datos recolectados UTL Julio Alberto Elias Vidal.

V. SISTEMAS DE RETENCIÓN DE MENORES.

1. TIPOS DE SILLAS DE SEGURIDAD PARA NIÑOS.

Son de tres tipos: (1) Silla para neonatos; (2) 20-40-80; y (3) Sillas elavadoras.

1.1. Sillas para neonatos

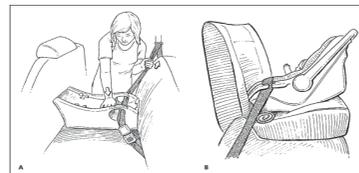


Figure 2. Infant seat. Seat with a base (A). Seat without a base (B).

Ilustración 6. Silla para neonatos. Silla con base (A) y silla sin base (B). Fuente: (Biagioli, 2005).

Estas sillas están hechas para bebés, quienes preferiblemente deben viajar mirando hacia atrás el mayor tiempo posible. Usar la silla de la forma señalada minimiza el riesgo de lesiones en la cabeza y el cuello en caso de un choque. Por el contrario, en un choque frontal, la parte posterior del asiento de seguridad apoya la cabeza y el cuello del niño. Si un bebé mira hacia adelante, el arnés restringe el cuerpo, pero la cabeza y el cuello permanecen sin restricciones y se mueven rápidamente en flexión rápida, lo que puede causar lesiones³².

Se recomienda que los niños viajen hacia atrás, al menos hasta que tengan un año de edad y pesen 20 lb (9 kg). Los niños que pesan más de 20 lb, pero son menores de un año, necesitan un asiento de seguridad especial que se acomode mirando hacia atrás. Para una protección óptima, los bebés deben continuar en la posición determinada hasta alcanzar el límite de peso y altura del asiento³³.

1.2. Sillas 20-40-80 o convertibles

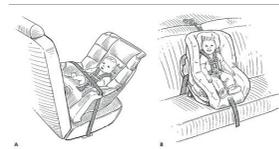


Ilustración 7. Sillas 20-40-80. Mirando hacia atrás (A) y mirando hacia adelante (B). Fuente: (Biagioli, 2005)

³² (Biagioli, 2005)

³³ (Biagioli, 2005)

Hay tres pesos en los cuales los niños probablemente necesiten pasar de un asiento de seguridad a otro: 20 lb (9 kg), 40 lb (18 kg) y 80 lb (36 kg). Para los más pequeños, la mayoría de los asientos para bebés tienen un límite de tamaño de 20 lb o 26 pulgadas (66 cm). Para las edades más grandes, la mayoría de los asientos orientados hacia adelante y los asientos convertibles tienen límites de 40 lb o 40 pulgadas (102 cm)³⁴.

Por lo anterior, los límites de altura son tan importantes como los límites de peso al determinar si un asiento de seguridad para niños es apropiado. Por ejemplo, los niños altos y delgados generalmente exceden el límite de altura antes del límite de peso. Por lo tanto, la clave de memoria 20-40-80 solo recuerda los tiempos de transición habituales para cuando un niño pueda necesitar un asiento nuevo³⁵.

1.3. Sillas elevadoras

Una vez que el niño es lo suficientemente grande como para que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente, un sistema de cinturón con cinturón de hombro y regazo es ideal. Los cinturones de regazo por sí solos son mejores que la ausencia de restricción, pero como no ofrecen protección para la parte superior del cuerpo, son inferiores a los que tienen un cinturón de hombro y regazo.

Los cinturones de seguridad de hombro y regazo están diseñados para funcionar como un sistema. El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda porque la parte superior del cuerpo no se sujetará y es posible que el cinturón no funcione en esta configuración. La porción del cinturón de hombro nunca debe colocarse debajo del brazo porque la fuerza de un choque podría hacer que el cinturón fracture las costillas, cause una lesión en el plexo braquial o provoque otras lesiones en la pared torácica y las extremidades superiores.

³⁴ (Biagioli, 2005)

³⁵ (Biagioli, 2005)

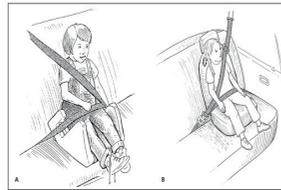


Ilustración 5. Sillas elevadoras. Asiento elevador sin respaldo (A) y asiento elevador con respaldo alto. Fuente: (Biagioli, 2005).

A continuación, se presenta un cuadro de resumen, según (Biagioli, 2005):

Tipos de asientos de seguridad para niños y sistemas de retención			
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
Asiento neonato (ver ilustración 3).	Para niños que pesan hasta 20 a 22 lb (9 a 10 kg) y hasta 26 a 29 pulgadas (66 a 74 cm) de alto; los bebés superan este asiento cuando rebasan el peso máximo del asiento o cuando sus cabezas están a una pulgada de la parte superior.	Caras solo hacia atrás; viene con o sin base; relativamente barata y ligera; portátil; se puede utilizar como portabebés.	Nunca se debe usar un asiento orientado hacia atrás en una silla delantero donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento convertible (ver ilustración 4).	La mayoría acomoda a bebés y niños pequeños que pesan entre 20 y 40 lb (9 a 18 kg) y hasta 40 pulgadas (102 cm) de alto (algunos asientos están diseñados para niños más grandes). Para bebés menores de un año, pero que pesen más de 20 lb, seleccione un asiento con un límite de peso hacia atrás lo suficientemente alto.	Caras hacia atrás para bebés y hacia adelante para niños pequeños; acomoda un rango de edad mayor; el niño necesita ser retirado del asiento para salir del automóvil.	Nunca usar un asiento orientado hacia atrás en un asiento delantero donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento orientado hacia adelante o combinación asiento (ver ilustración 4).	La mayoría son para niños que pesan entre 30 y 40 lb (14 a 18 kg) (algunos permiten entre 20 y 40 lb); los límites de altura varían de 50 a 57 pulgadas (127 a 145 cm).	Los asientos orientados hacia adelante solo pueden mirar hacia adelante; Los asientos combinados tienen un sistema de arnés extraíble para que el asiento se pueda usar más tarde como asiento elevador.	Las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el sistema de arnés no debe usarse más allá del límite de peso del asiento; el asiento convertible debe asegurarse firmemente al automóvil con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento elevador, elevador con respaldo alto y	Se usa cuando el niño ya no cabe en otros asientos de seguridad para niños, pero no es lo suficientemente grande para el cinturón de seguridad; debe	Se utiliza con un cinturón de regazo y hombro para adultos. No están unidos al automóvil.	Solo debe usarse en una posición de asiento donde haya un cinturón de hombro y regazo; los asientos con respaldo alto y los asientos sin

elevador sin respaldo (ver la ilustración 5).	usarse hasta que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente.		respaldo son buenos en la mayoría de las situaciones; si la parte posterior del asiento del automóvil o el reposacabezas está debajo de las orejas del niño, use un refuerzo de respaldo alto.
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
Cinturón de seguridad para automóvil de regazo y hombro (ver la ilustración 5).	Se usa cuando el niño encaja correctamente en ellos (generalmente cuando el niño mide 4 pies 9 pulgadas de alto); Se ajusta correctamente cuando el niño es lo suficientemente alto como para tener las piernas dobladas sobre el asiento cuando la espalda está contra el asiento, el cinturón de hombro se ajusta a través de la clavícula media y el medioesterno, y el cinturón de regazo está bajo y apretado sobre los muslos.	Un cinturón de seguridad con cinturón de hombro ofrece una mejor protección que el cinturón de regazo solo. Si el cinturón de seguridad es incómodo, es posible que no se ajuste correctamente, por lo que puede ser necesario un asiento elevador.	El uso incorrecto de los cinturones de seguridad puede causar lesiones o el niño puede salir del cinturón de seguridad; El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda o debajo del brazo.

2. LA IMPORTANCIA DEL CORRECTO USO DE LAS SILLAS DE SEGURIDAD.

El uso correcto implica cuatro pasos: **1)** selección, incluido el asiento adecuado para la edad, altura y peso del niño; **2)** dirección del niño en el automóvil, ya sea mirando hacia atrás o hacia adelante; **3)** ubicación del niño en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; y **4)** instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH) o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo³⁶.

Con base a (Biagioli, 2005), el correcto uso de las sillas de seguridad de automóviles para niños es el siguiente:

Los cinturones de seguridad para automóviles están diseñados para adultos y deben ajustarse correctamente para que funcionen correctamente para los niños. Hasta que un niño se ajuste correctamente en el cinturón de seguridad, se debe usar un asiento de seguridad para niños.

³⁶ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

El ajuste del cinturón de seguridad es correcto cuando **(1)** la porción del cinturón de regazo está baja y apretada a través de las caderas a la parte superior de los muslos; **(2)** la porción del hombro cruza el medioesterno y la clavícula media; y **(3)** el niño puede sentarse contra el respaldo del asiento con las piernas dobladas sobre el frente del asiento.

Por lo general, el cinturón de seguridad para adultos se ajusta correctamente cuando un niño mide 4 pies 9 pulgadas (145 cm) de altura. Sin embargo, este marcador puede no aplicarse a todos los niños; por lo tanto, los criterios anteriores deben usarse para determinar un ajuste seguro.

La instalación adecuada de un asiento de seguridad para niños puede ser difícil porque dichas sillas, los automóviles y los sistemas de cinturones de seguridad, difieren. Para el caso específico de Estados Unidos, el sistema de sujeción de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH), una característica de todos los asientos de seguridad en automóviles fabricados desde el 1 de septiembre de 2001, ha facilitado la instalación de asientos, así:

Punto de anclaje para la correa superior ubicada en el panel entre la parte trasera y el asiento y la ventana trasera de los turismos.

Correa superior.

En camionetas y camionetas, el punto de anclaje de la correa superior se encuentra en el piso de carga.

Ilustración 6. Instalación sillas de seguridad para niños en Vehículos estadounidenses con el sistema LATCH. Fuente: (Biagioli, 2005).
Nota: Léase de arriba hacia abajo la traducción del texto en inglés en el cuadro adyacente.

La importancia de la correcta instalación de estas sillas, así como el fomento de la educación acerca del proceso y la revisión del anclaje, se constituyen en factores que pueden salvar de los niños en medio de un ambiente de desconocimiento del funcionamiento de estos dispositivos de seguridad. El primer ejemplo de este caso lo constituye Arabia Saudita, donde el conocimiento general, la actitud y las

prácticas hacia el asiento de seguridad para niños es relativamente bajo. Esto significa la necesidad de los padres de aumentar su conciencia para proteger a sus hijos mientras viajan³⁷.

En un estudio realizado por (Ghadah , y otros, 2019), con una muestra de 350 padres de familia, se reconoce que, en general, había 225 (64.3%) de los participantes que tenían un conocimiento pobre de las sillas de seguridad para niños, mientras que 125 (35.7%) tenían un buen conocimiento; la actitud muestra que 163 (46.6%) de los participantes tenían una actitud negativa y 187 (53.4%) tenían una actitud positiva; las prácticas revelaron que 224 (64.0%) de ellas tenían malas prácticas y, por otra parte, 126 (36.0%) tenían buenas prácticas. Se concluye que la prevalencia de los padres con respecto al asiento de seguridad para automóvil de los niños en este estudio fue bastante alarmante ya que la mayoría de ellos tenían una mala percepción en el tema, lo que podría ser una de las razones de la tasa de mortalidad infantil aquí en Arabia Saudita.

Otro estudio de (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson, s.f.) para el año 2013, donde se revisaron 530 asientos de seguridad para niños con el objetivo de conocer su precisión e integridad, se encontró que solo el 16% de ellos se instalaron correctamente y casi el 60% de los asientos anclados tuvieron uno o más errores.

En el estudio mencionado con antelación, se encuentra que el error más común fue con el arnés; dos tercios de los asientos inspeccionados tenían un arnés demasiado flojo, el clip de retención estaba en la posición incorrecta o el arnés no estaba en las ranuras correctas. El segundo error más común (65.1%) ocurrió al asegurar el asiento al automóvil con el sistema de cinturón de seguridad. Casi la mitad de los asientos instalados incorrectamente tenían un error de ángulo; la mayoría de estos fueron con portabebés. Noventa y tres (29.8%) asientos caducaron, 70 (22.4%) tuvieron un error con el sistema de anclaje inferior, 37 (11.9%) se instalaron en la dirección incorrecta y 36 (11.5%) se retiraron como resultado de un defecto o mal funcionamiento en el asiento³⁸.

³⁷ (Ghadah , y otros, 2019)

³⁸ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

Tipo de instalaciones (n=530)	
Incorrecta	312 (58,9%)
Correcta	85 (16%)
Desenfrenada	74 (13,9%)
Desinstalada	32 (6%)
Desconocida	27 (5,1%)

Errores de instalación (n=312)	
Arnés	206 (66%)
Correa del asiento	203 (65,1%)
Ángulo	141 (45,2%)
Anclajes inferiores	70 (22,4%)
Dirección	37 (11,9%)
Retirado del mercado	36 (11,5%)

Tablas 1 y 2: Evaluación de correcta instalación. Fuente: (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson).

Por lo anterior, este proyecto de ley pretende implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para niños en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación. La protección de toda forma de vida, en especial, la de la infancia colombiana debe ser buscada en el trabajo legislativo que realiza día a día cada congresista. Sea la presente iniciativa parlamentaria un aporte a ese objetivo.

VI. NUEVO DECENIO POR LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030, SISTEMAS SEGUROS Y SEGURIDAD VIAL INFANTIL.

Según la Asamblea General de las Naciones Unidas, en el Plan Mundial decenio de acción para la seguridad vial de 2021-2030, se establece que la ausencia de los sistemas de retención infantil configura entre los principales comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones en las vías de tránsito. En consecuencia, insta a los Estados parte para que en "el diseño y funcionamiento del sistema de transporte por carretera tengan en cuenta esos comportamientos a través de una combinación de leyes, de su aplicación y de la educación vial"³⁹.

En ese mismo sentido la ONU, menciona que⁴⁰:

³⁹ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-parish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65c34c8_35&download=true

⁴⁰ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-parish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65c34c8_35&download=true

"Las normas de circulación son una parte esencial para garantizar comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito, **pero deben aplicarse y hay que imponer sanciones apropiadas para disuadir las infracciones de tránsito**. Las estrategias para hacer cumplir la legislación deben estar respaldadas por comunicaciones basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas locales para potenciar al máximo el cumplimiento. Del mismo modo, se deben tomar medidas para prevenir la corrupción en la aplicación de las leyes en materia de seguridad vial, lo que socava el apoyo público y la eficacia legislativa". (negrilla y subrayado fuera de texto)

Por lo anterior, la Asamblea General de las Naciones Unidas expidió mediante la resolución A/RES/74/299 del 31 de agosto de 2020, en donde⁴¹:

"Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que **consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo** como la no utilización de cinturones de seguridad, **sistemas de sujeción infantil** y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción." (negrilla y subrayado fuera de texto)

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"Artículo 286. 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.

⁴¹ https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

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.

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.

(...)"

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Así las cosas, en virtud del artículo 286 de la Ley 5 de 1992 y del artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley reúne las condiciones de los literales a y b, circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de interés por parte de los Congresistas que participen en la discusión y votación de los proyectos de ley, al ser esta, una iniciativa que no genera un beneficio particular, actual y directo a su favor, sino que su objeto se circunscribe a un tema de interés general que coincide y se fusiona con los intereses del electorado.

IX. IMPACTO FISCAL

Con relación al impacto fiscal de las normas señalado en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", seguiremos el precedente fijado por la Honorable Corte Constitucional, la cual, en juicio de constitucionalidad de la ley y en particular del artículo 7 en mención, sostuvo que:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley

819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente." Sentencia C-502 de 2007.

En todo caso, dado que el artículo 6 de la iniciativa legislativa concede un beneficio tributario, aspecto privativo del Gobierno nacional, según lo contemplado en el numeral 19 del artículo 150 de la Constitución Política, el ponente se permitió elevar consulta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para obtener la viabilidad o no del beneficio tributario; aval que puede allegarse en cualquier momento del trámite legislativo de esta iniciativa, por lo cual el artículo seguirá en trámite hasta tanto la cartera se pronuncie.

IX. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO UTIL
Artículo 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.	Artículo 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas	Se elimina la expresión "menores de edad" toda vez que la reglamentación estaría dirigida a los menores de 8 años. Con el fin de determinar el alcance final del proyecto de ley y en consonancia con el concepto del Ministerio de Transporte, el objeto se enmarca en el propósito primordial de proteger la vida e integridad física de los NNA.
	Artículo 2 nuevo. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 2 de la	Definición sistema de retención infantil

	<u>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</u> <u>Sistema de retención infantil: Es el sistema que permite que los niños y niñas viajen de forma segura en el vehículo. Estos se clasifican en: Sillas, sistemas de anclaje, cojines y asientos elevadores, entre otros mecanismos aprobados por el Ministerio de Transporte como aptos para garantizar la seguridad de los menores.</u>	
Artículo 2º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.	Artículo 2 3 º. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.	Se elimina la expresión "de una silla especial" toda vez que el sistema de retención infantil es la denominación técnicamente correcta. Es el Ministerio de transporte quien reglamentará y especificará cuales son las condiciones de altura, peso y edad del sistema de retención.
En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro	En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro	Se establece una edad de 8 años, teniendo en cuenta que esa es la edad promedio para Latinoamérica.

pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.	pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.	
Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.	Por razones de seguridad, los menores de doce (12) ocho (8) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.	
A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte."	A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte."	

<p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p>	<p>Artículo 3 4°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p>		<p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso."</p>	<p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p> <p><u>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias que permitan la protección de los niños y niñas de forma gradual en las zonas rurales, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.</u></p>	
<p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>i) Selección del asiento adecuado para el menor;</p> <p>ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>iii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p>	<p>Artículo 4 5°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>i) Selección del asiento adecuado para el menor;</p> <p>ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>iii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p>	<p>Por solicitud de La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para poder realizar los lineamientos se amplía el término a un año</p>	<p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición de la reglamentación.</p> <p>Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>G. Quien transporte menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.</p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial</p>	<p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los tres (3) meses un (1) año siguientes a la expedición de la reglamentación.</p> <p>Artículo-5 6°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>G. Quien transporte menores de doce (12) ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de</p>	<p>El imponer una multa no habiendo la reglamentación para las rutas escolares por parte del Ministerio de Transporte podría causar incertidumbre jurídica.</p>

<p>de estudiantes, la multa por transportar a menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta al conductor y se procederá a la inmovilización del vehículo donde se transporten los menores."</p>	<p>la infracción. En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta al conductor y se procederá a la inmovilización del vehículo donde se transporten los menores."</p>		<p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Se hacen cambios de técnica legislativa</p>
<p>Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así: "Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%): (...) 87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos."</p>	<p>Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así: "Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%): (...) 87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos."</p>	<p>Se cambia la numeración</p>			
<p>IX. PROPOSICIÓN</p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la comisión sexta de Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley no. 004 de 2022 Senado "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".</p> <p>Atentamente,</p>  <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República</p>			<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 004 DE 2022 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)".</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil en el territorio nacional con el fin de preservar la vida e integridad física de los niños y niñas.</p> <p>Artículo 2°. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 2 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Sistema de retención infantil: Es el sistema que permite que los niños y niñas viajen de forma segura en el vehículo. Estos se clasifican; en sillas, sistemas de anclaje, cojines y asientos elevadores, entre otros mecanismos aprobados por el Ministerio de Transporte como aptos para garantizar la seguridad de los menores.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas. En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Por razones de seguridad, los menores de ocho (8) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio del Sistema de Retención Infantil, que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p>		

<p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte."</p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p> <p>Parágrafo 2 El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias que permitan la protección de los niños y niñas de forma gradual en las zonas rurales, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.</p> <p>Artículo 5°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Selección del asiento adecuado para el menor; ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; iii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el 	<p>sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de un (1) año siguiente a la expedición de la reglamentación.</p> <p>Artículo 6°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>G. Quien transporte menores de ocho (8) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción."</p> <p>Artículo 7°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):</p> <p>(...)</p> <p>87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos."</p> <p>Artículo 8°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>
---	---

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 209 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá D.C., marzo de 2023</p> <p>Honorable Senador CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZALEZ Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado de la República Ciudad</p> <p>Asunto: Ponencia para primer debate del proyecto de Ley No. 209 de 2022 senado, "Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones".</p> <p>De conformidad con lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y dando cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, como ponente de esta iniciativa legislativa, me permito rendir Informe de Ponencia POSITIVA para primer debate del Proyecto de Ley No. 209 de 2022 senado, "Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ESTEBAN QUINTERO CARDONA Senador de la República</p>	<p>Ponencia para primer debate Proyecto de Ley No. 209 de 2022 Senado</p> <p>"Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones".</p> <p>1. Antecedentes</p> <p>El presente proyecto de ley fue radicado el 20 de julio de 2020 por los Honorables Senadores Álvaro Uribe Vélez, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Ruby Helena Chagüi Spath, Paola Andrea Holguín Moreno, Nicolás Pérez Vásquez, Amanda Rocío González, María del Rosario Guerra de la Espriella, Ernesto Macías Tovar, Fernando Nicolás Araújo Rumié, Carlos Manuel Meisel, Ciro Alejandro Ramírez, José Obdulio Gaviria, Santiago Valencia González, John Harold Suárez, Gabriel Jaime Velasco Ocampo, Carlos Felipe Mejía Mejía, Alejandro Corrales Escobar, Paloma Susana Valencia Laserna; y, por los Honorables Representantes, Yenica Acosta, Juan Manuel Daza, Óscar Darío Pérez, José Jaime Uscátegui, Esteban Quintero, Juan Fernando Espinal, Enrique Cabrales Baquero, John Jairo Berrio, Héctor Ángel Ortiz, César Eugenio Martínez, Luis Fernando Gómez, John Jairo Bermúdez, Margarita Restrepo, Jairo Cristancho, José Vicente Carreño, Juan David Vélez, Edward David Rodríguez, Rubén Darío Molano, Hernán Garzón, Milton Hugo Agudelo, Álvaro Hernán Prada, Gustavo Londoño, Jennifer Kristin Arias, Juan Pablo Celis, Gabriel Jaime Vallejo, Óscar Villamizar y Ricardo Ferro.</p> <p>Posteriormente la iniciativa fue remitida a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, cuya Mesa Directiva designó como ponente a la Senadora Ruby Helena Chagüi Spath. El proyecto de ley fue aprobado el 14 de diciembre de 2020 en la Comisión VI del Senado, sin embargo, no alcanzó a ser discutido en la Plenaria del Senado por lo que fue archivado, de acuerdo con el artículo 190 de la Ley Quinta. Por tanto, el Senador Honorio Miguel Henríquez Pinedo, como autor principal, junto con los senadores Esteban Quintero Cardona, Ana María Castañeda, Ciro Ramírez, Miguel Uribe, Andrés Guerra, Carlos Meisel, Paola Holguín, Jenny Rozo, Carlos Guevara, Manuel Virgüez, María Fernanda Cabal, Enrique Cabrales y los representantes Yenica Acosta y Eduar Triana, radican nuevamente la iniciativa con modificaciones. El proyecto de ley fue nuevamente remitido</p>
---	--

a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, cuya Mesa Directiva designó como ponente al Senador Esteban Quintero Cardona.

2. Objeto

La presente Ley tiene por objeto incentivar el estudio de la programación en computadores, promover el acceso al nivel de educación técnica, y garantizar el internet en los establecimientos educativos.

3. Justificación

El artículo 13 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales -Ley 74 de 1968, que entró en vigor de acuerdo con las disposiciones de dicho instrumento el 23 de marzo de 1976 tras ser ratificado por Colombia el 29 de octubre de 1969- prevé que la educación debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la personalidad humana. La educación es, entonces, un derecho humano y una condición para que todas las personas participemos efectivamente en la sociedad. "Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos" es el Cuarto Objetivo del Desarrollo Sostenible, pues la "educación permite la movilidad socioeconómica ascendente y es clave para salir de la pobreza" (ONU, 2020).

Estas aspiraciones no son posibles si no existe igualdad de oportunidades para que los estudiantes accedan a las tecnologías de la información y las comunicaciones. Esto se hace mucho más evidente durante la crisis del COVID19, que afectó a más del 91% de los estudiantes en el mundo y obligó a continuar los procesos educativos por medios virtuales. Sin embargo, cuando no todos los estudiantes tienen acceso a energía, internet y el conocimiento asociado, las desigualdades socioeconómicas se profundizan.

En este contexto, fortalecer y adecuar normativamente el derecho a la educación al cambio tecnológico es necesario y urgente. Acceder a internet y tener formación básica en programación de computadores y en herramientas informáticas son esenciales para materializar un derecho, hacerse más competitivo y tener mejores oportunidades laborales, así como robustecer la participación en sociedad gracias a individuos más conectados y mejor informados. La presente iniciativa también promoverá la doble titulación en alianza con las distintas Instituciones de Educación en programas técnicos laborales o profesionales.

En este orden de ideas, el proyecto de ley favorecerá la educación para la innovación, la tecnología y el desarrollo de software. La Cuarta Revolución Industrial exige a todas las

personas, especialmente a los más jóvenes, estar mejor capacitados en las nuevas tecnologías, fundamentales para el crecimiento económico, el aumento de los niveles de productividad y la reducción de costos, y para la generación de bienestar y la obtención de mejores remuneraciones.

La necesidad de concienciar sobre la importancia de acceder y construir capacidades en el manejo de *software* ha sido reconocida por innumerables actores globales. A través de su iniciativa *Paris Calle. Software Source Code*, la UNESCO ha subrayado, por ejemplo, la relevancia de empoderar, en particular las generaciones más jóvenes, con las suficientes destrezas para participar en sociedades cada vez más conectadas digitalmente (UNESCO, 2020).

En Colombia, apenas un 61,6% de los hogares tienen acceso a internet (ENTIC hogares, 2021). El 70,2% de los hogares en las cabeceras cuenta con conexión a internet. Por su parte, el porcentaje de hogares con internet en los centros poblados y rural es del 32,5 % en 2021 (ENTIC hogares, 2021). Por su parte, según el Ministerio de Educación, al 15 de julio de 2022, de 43.872 sedes educativas solo hay 8.105 sedes conectadas (18,47%) (Ministerio de Educación Nacional, 2022).

Los esfuerzos deben ser conjuntos y contundentes. En todo el territorio colombiano se debe garantizar el acceso a Internet a docentes y alumnos para que la tecnología y la ciencia estén al alcance de todos. Sin embargo, el acceso a Internet no produce resultados satisfactorios por sí solos, por lo que debe garantizarse la apropiación digital como la formación en programación de computadores y herramientas ofimáticas. Todo lo anterior debe asegurarse simultáneamente y ser garantizados por el Estado.

4. Proposición

En virtud de las consideraciones expuestas, solicitamos respetuosamente a los Honorables Congresistas de la Comisión Séptima del Senado de la República dar PRIMER DEBATE y APROBAR el Proyecto de Ley No. 209 de 2022 Senado "Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones" sin modificaciones.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senador de la República

5. Texto propuesto para primer debate del proyecto de Ley No. 209 de 2022 senado

"Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto incentivar el estudio de la programación en computadores, el acceso al nivel de educación técnica y a internet en los establecimientos educativos oficiales y privados.

Artículo 2°. Enseñanza Obligatoria. Modifíquese el numeral 9 del artículo 23 de la Ley 115 de 1994, el cual quedará así:

9. Tecnología, informática, ofimática y fundamentos de programación digital.

Artículo 3°. Doble titulación y articulación de la educación media. Los establecimientos educativos oficiales y privados que presten los servicios de educación media, en el marco de su autonomía institucional, podrán desarrollar procesos de articulación doble titulación de la educación media en alianza con las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano (ETDH), las instituciones de Educación Superior (IES) o el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), de manera presencial o semipresencial, con el fin de que obtengan el diploma de bachiller y un certificado técnico laboral o su homologación con un título de técnico profesional, promoviendo el desarrollo de habilidades digitales y la continuidad en la cadena de formación hacia el nivel tecnológico.

Artículo 4°. Acceso a internet. Las entidades del orden nacional y territorial, en el marco de sus competencias, de manera gradual aumentarán la provisión del servicio de acceso a internet, y su velocidad, en los establecimientos educativos oficiales que presten los servicios de educación formal, de tal manera que se permita al alumnado, el acceso según la orientación técnica profesional y tecnológica correspondiente.

<p>Artículo 5°. Priorización. La conectividad en instituciones educativas de que trata la presente Ley será priorizada por el Ministerio de Tecnologías de Información y las Comunicaciones, conforme lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 13 de la ley 1341, modificado por el artículo 10 de la Ley 1978 de 2019.</p> <p>Artículo 6°. Transición. Los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación media técnica o académica en las modalidades presencial o semipresencial, en el marco de su autonomía institucional ajustarán lo necesario para cumplir con lo dispuesto en la presente Ley.</p> <p>Artículo 7°. Vigencia. La presente Ley rige desde el momento de su promulgación y deroga las demás normas que le sean contrarias.</p>  <p>ESTEBAN QUINTERO CARDONA Senador de la República</p>	<p>Bibliografía</p> <p>Departamento Administrativo de Estadística (2022). Encuesta de Tecnología de la Información y las Comunicaciones en Hogares 2021 (ENTIC Hogares).</p> <p>Ministerio de Educación Nacional (2022). Porcentaje de Matrícula oficial con conexión a internet, 15 de julio de 2022. Disponible en https://www.mineducacion.gov.co/1780/w3-article-348154.html?_noredirect=1 (consultado el 26 de julio de 2022).</p> <p>Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (2020). El futuro digital es de todos, <i>La mitad de Colombia no tiene internet</i>. Disponible en: https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/MinTIC-en-los-Medios/100837:La-mitad-de-Colombia-no-tiene-internet</p> <p>Organización de las Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible, <i>Objetivo 4: Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos</i>, https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/education/ (última consulta realizada el 15 de septiembre de 2020 a las 11.53).</p> <p>UNESCO (2020). Preserving software code key to powering future software development. Disponible en: https://en.unesco.org/news/preserving-software-source-code-key-powering-future-software-development</p>
---	---

CONTENIDO

Gaceta número 159 - Miércoles, 15 de marzo de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 04 de 2022 Senado, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)...	1
Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 209 de 2022 Senado, por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.	10