



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° 1612

Bogotá, D. C., viernes, 9 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 25 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 266 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 5 de diciembre de 2022

Representante

Agmeth Escaf

Presidente Comisión Séptima

Cámara de Representantes.

Asunto: Ponencia positiva para primer debate Proyecto de ley 266 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones.*

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de ley 266 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones*, con el fin de iniciar con el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la ley.

De los honorables Congressistas,

 MARÍA FERNANDA CARRASCAL Representante a la Cámara por Bogotá	 MARÍA EUGENIA LOPERA Representante a la Cámara
 JUAN CARLOS VARGAS SOLER Representante a la Cámara	 - 7 DIC 2022 08:30 U

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 266 DE 2022

por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones.

La presente ponencia está compuesta por siete (9) apartes:

- Objeto del proyecto de ley.
- Problema a resolver.
- Cómo se resuelve el problema.
- Justificación del proyecto.
- Sustento normativo.
- Conflicto de intereses.
- Proposición.
- Texto propuesto para primer debate.
- Referencias.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene objeto modificar Ley 700 de 2001 con el fin de dictar disposiciones para fortalecer a las instituciones del sector solidario.

2. PROBLEMA A RESOLVER

Ausencia de una norma que le permita a los fondos de empleados de categoría plena prestar el servicio de cobro de mesadas pensionales a sus asociados.

Se estima, de acuerdo a lo señalado por la Superintendencia Solidaria (2022), que actualmente 171 fondos de empleados tendrían la capacidad de prestar este tipo de servicios, al encontrarse dentro de la clasificación requerida en el proyecto de ley.

3. CÓMO SE RESUELVE EL PROBLEMA

Con el fin de solucionar el problema, Proyecto de ley modifica la Ley 700 de 2001, en sus artículos

2° y 5°, con el fin de incluir las disposiciones necesarias para que los fondos de empleados de categoría plena o intermedia, previa autorización de la Superintendencia Solidaria, puedan fungir como entidades ante las cuales se puede realizar el cobro de la mesada pensional.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El sector solidario, regulado a partir de la Ley 454 de 1998, desempeña un papel fundamental en la mejora del nivel de vida de sus asociados y de sus familias, si se tiene en cuenta que el sector solidario tiene como objeto fundamental promover el bien común de sus miembros, en el ejercicio de su responsabilidad social corporativa.

Las entidades que componen este sector han mostrado desde sus inicios un fuerte crecimiento de sus asociados y entidades, incluso, en algunas ocasiones estas entidades se han constituido como una alternativa efectiva para el ahorro y crédito, así como para impulsar el bienestar de sus asociados y el desarrollo de sus metas.

En ese sentido, es clave mencionar que el sector solidario ya tiene presencia en casi la totalidad del país y, al cierre del año 2021, contaba con 6.670.208 asociados, vinculados a 3.780 entidades (Supersolidaria, 2022). Esta cifra de asociados rodea el 13,06% de la población colombiana que, en 2021, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE, registró 51.049.498 habitantes.

4.1. Los fondos de empleados

4.1.1. Origen

En estudios como los realizados por Ruano & Rubio (2016), se referencia que podría hablarse del surgimiento y consolidación de los fondos de empleados en la década de los años 30 del siglo pasado, año en el que, según ellos:

“Surgieron en parte de la necesidad de los empleados de las empresas por solucionar situaciones imprevistas, a través de la ayuda mutua, teniendo la posibilidad de ahorrar y solicitar créditos; y por otra parte los empleadores se dieron cuenta que a través de estas organizaciones asociativas tenían la oportunidad de resolver algunos inconvenientes institucionales, lo que los motivó a colaborar en su creación y constitución durante el comienzo, puesto que lograban ejercer sobre los fondos de empleados un control administrativo” (Ruano & Rubio, 2016).

Este proceso de consolidación culminaría con la expedición del Decreto Ley 1481 de 1989, a cargo del Presidente de ese entonces. Mediante este decreto se determinó las disposiciones generales para su funcionamiento, su naturaleza y características propias, entre otras reglamentaciones.

4.1.2. Concepto

Los fondos de empleados son empresas asociativas, de derecho privado, sin ánimo de lucro, constituidas por trabajadores dependientes y subordinados, esto de acuerdo con lo dispuesto

en el Decreto Ley 1481 de 1989. Asimismo, esta normatividad señala que tiene las siguientes características:

- Que se integren básicamente con trabajadores asalariados.
- Que la asociación y el retiro sean voluntarios.
- Que garanticen la igualdad de los derechos de participación y decisión de los asociados sin consideración a sus aportes.
- Que presten servicios en beneficio de sus asociados.
- Que establezcan la irrepertibilidad de las reservas sociales y, en caso de liquidación, la del remanente patrimonial.
- Que destinen sus excedentes a la prestación de servicios de carácter social y el crecimiento de sus reservas y fondos.
- Que su patrimonio sea variable e ilimitado.
- Que se constituyan con duración indefinida.
- Que fomenten la solidaridad y los lazos de compañerismo entre asociados.

4.1.3. Importancia

Los fondos de empleados a través de la prestación del servicio de ahorro y crédito, son de importancia estratégica en la generación y fortalecimiento de la cultura de la previsión y el ahorro. Su rol ha posibilitado el acceso a educación, vivienda, salud y en general el crecimiento integral de sus asociados y sus familias.

De otra parte, estudios como el realizado por Ruano & Rubio (2016), referenciado anteriormente, destacan la labor de estos fondos en la creación de lazos de solidaridad y compañerismo entre sus miembros. Destacan también la confianza que se genera entre los asociados el acceso a estos servicios en entidades de este tipo. Los asociados generalmente confían en estos fondos para sacar adelante proyectos productivos, tales como la creación de empresa o el emprendimiento pues, según los autores, estas entidades satisfacen permanentemente a costos razonables las necesidades de crédito de sus asociados, ya sea en créditos de libre inversión, consumo, vivienda, vehículo o educación (Ruano & Rubio, 2016).

Asimismo, sobre la importancia de estos fondos, *La República* (2017) en su nota, menciona lo siguiente:

“Los fondos de empleados son una solución financiera con amplias facilidades en comparación con otras opciones del mercado. Si bien manejan créditos a tasas muy benéficas, el sistema funciona por medio de recursos provenientes del ahorro y aportes de sus asociados, por lo que requieren que los empleados giren parte de su nómina mensualmente y las posibilidades de créditos dependen del ahorro colectivo”.

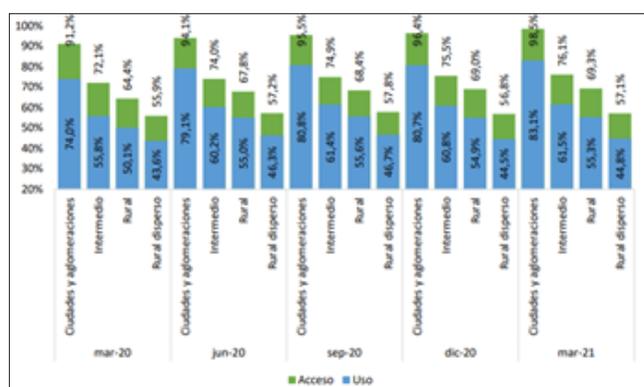
Por otro lado, de acuerdo con el estudio presentado por Analfe (2022) y su Observatorio Socioeconómico de los Fondos de Empleados, en su Informe número 8, menciona que la participación de este tipo de entidades dentro del sector solidario es del 40%, las cooperativas que no ejercen actividad financiera el 51%, las que ejercen actividad financiera el 5% y las Mutuales el 3%. Reflejando, según ellos, una participación importante en el total del sector.

Coherente con lo anterior, a junio 30 de 2022, los recursos ahorrados en los fondos de empleados ascendían a \$7,4 billones de pesos (40,7%) y las cooperativas de ahorro y crédito (58,8%) de los depósitos totales del sector solidario de ahorro y crédito \$10.9 billones de pesos (Analfe, 2022).

Frente a su papel en la inclusión financiera, en marzo de 2021, 32,7 millones de adultos tenían al menos un producto financiero formal, lo que representa un incremento de cerca de 0,7 millones frente a diciembre de 2020 (Banca de las Oportunidades, 2021).

En total, 32,5 millones de adultos tenían sus productos financieros con alguna entidad vigilada por la Superintendencia Financiera, 1,8 millones en cooperativas con actividad financiera vigiladas por la Superintendencia de la Economía Solidaria y 1,15 millones en ONG microcrediticias. (Banca de las Oportunidades, 2021). Por otra parte, es pertinente señalar que existen importantes barreras de acceso a los servicios financieros, el indicador de acceso fue superior en las ciudades y aglomeraciones (98,5%), seguido por los municipios intermedios (76,1%) y los municipios rurales (69,3% rurales y 57,1% rurales dispersos). Por su parte, el indicador de uso mostró un comportamiento similar (Banca de las Oportunidades, 2021).

Imagen 1. Indicador de acceso y uso a productos financieros por categorías de ruralidad



Tomado de: Banca de las oportunidades, 2021.

4.1.4. Capacidades de los fondos

En lo que respecta a las capacidades y fortalezas de los fondos, encontramos un estudio realizado por Mónica Rueda y Juan Fernando Álvarez (2012) acerca del panorama de los fondos de empleados en Colombia, en el que se hacen las siguientes consideraciones sobre las fortalezas de los fondos de empleados:

“En la mayoría de casos examinados para los fondos de empleados, las fortalezas aluden a prácticas organizacionales coherentes con la identidad solidaria. Entre las examinadas se destacan:

- *La eficiencia en la recuperación de su cartera de crédito.*
- *La minimización del riesgo de cartera mediante la modalidad de afectación de nómina.*
- *La capacidad de atender a cada asociado de forma individual y de gestionar una cartera con la fiabilidad de una información exacta por el conocimiento personal del asociado, su familia y su capacidad de pago.*
- *(...) El apalancamiento financiero interno, cuya lógica económica permite asumirlo sin incurrir en mayores riesgos.*
- *Los fondos de empleados gozan de buena imagen y reputación en el imaginario colectivo de los trabajadores.*
- *Su trayectoria de buenos manejos administrativos y financieros.*
- *(...) La estabilidad de la legislación.*
- *La creciente capacidad para realizar convenios con empresas prestadoras de servicios, por medio de los cuales las economías de escala se trasladan a cada uno de los asociados en el momento de realizar el consumo de un bien o servicio con su fondo de empleados.*
- *La facilidad y la economía de adquisición de nuevos asociados-usuarios (...).”*

4.1.4.1. Información del sector cooperativo y de los fondos de empleados

a. Razones por las cuales las cooperativas que ejercen actividad financiera, requieren autorización del Estado para funcionar y los fondos de empleados no.

Sobre este tema, es menester señalar que la actividad financiera del cooperativismo está regulada por el artículo 39 y ss. de la Ley 454 de 1998.

Allí se crean dos tipos de cooperativas, unas son las cooperativas financieras que son clasificadas como establecimientos de crédito, que pueden captar ahorro del público en general y de sus asociados y requieren para su funcionamiento autorización previa de la Superintendencia Financiera de Colombia, quien a su vez ejerce su supervisión.

Otras son las Cooperativas de Ahorro y Crédito, que pueden captar ahorro únicamente de sus asociados, requieren para su funcionamiento de autorización previa de la Superintendencia de la Economía Solidaria, quien adicionalmente ejerce su supervisión (vigilancia, inspección y control).

El artículo 39 de la Ley 454 de 1998, estableció que:

La actividad financiera del cooperativismo se ejercerá siempre en forma especializada por las instituciones financieras de naturaleza cooperativa, las cooperativas financieras, y las cooperativas de ahorro y crédito, con sujeción a las normas que regulan dicha actividad para cada uno de estos tipos de entidades, previa autorización del organismo encargado de su control.

De lo anterior se tiene que solo las cooperativas financieras y las de ahorro y crédito requieren de autorización previa para ejercer la actividad financiera, la norma no incluyó a los fondos de empleados.

De tal manera que la ley no estableció que los fondos de empleados requieran de autorización previa de la Supersolidaria para captar ahorro de los asociados, ni para su funcionamiento. El servicio de ahorro y crédito para los fondos de empleados está autorizado por el artículo 22 del Decreto 1481 de 1989. La ley no estableció que los fondos de empleados requieran de autorización previa de la Supersolidaria para captar ahorro de los asociados ni para su funcionamiento.

b. La supervisión estatal de los fondos de empleados en Colombia, ¿cómo la ejerce la Superintendencia de la Economía Solidaria?

La Ley 454 de 1998, crea la Superintendencia de la Economía Solidaria, quien tiene como función, entre otras, ejercer la supervisión (vigilancia, inspección y control) de las cooperativas, los fondos de empleados y las asociaciones mutuales, supervisión que fue reglamentada por el Decreto 2159 de 1989, en el cual se establecieron para efectos de supervisión tres niveles así:

Primer nivel de supervisión. En este caso la supervisión, vigilancia y control, aplicará para todas las cooperativas que ejerzan la actividad financiera, en los términos del artículo 39 de la Ley 454 de 1998.

Segundo nivel de supervisión. El segundo nivel de supervisión se aplicará a aquellas entidades de la economía solidaria que no adelanten actividad de ahorro y crédito con sus asociados y posean más de mil quinientos millones de pesos (\$1.500.000.000) de activos.

Tercer nivel de supervisión. El tercer nivel de supervisión se aplicará a las entidades de la economía solidaria que no se encuentren dentro de los parámetros de los dos primeros niveles de supervisión y cumplan, a criterio de la Superintendencia de la Economía Solidaria, con las características señaladas en el artículo 6° de la Ley 454 de 1998.

Con relación a la normatividad relacionada con la vigilancia a los fondos de empleados, los fondos de empleados son vigilados dependiendo de su tamaño de activos, es decir, existen diferentes niveles de

supervisión relacionado con las normas aplicables a estas entidades para la prestación de servicios de ahorro y crédito y es la Superintendencia quien publica la actualización de la clasificación de los fondos de empleados por categorías; conforme a ello, y desde la expedición del Decreto 344 de 2017, en el artículo 2.11.5.1.3, se ha definido 3 categorías de normas prudenciales que año a año varían conforme al tamaño de activos; estas categorías son: Básica, Intermedia y Plena. (Superintendencia de Economía Solidaria, 2022).

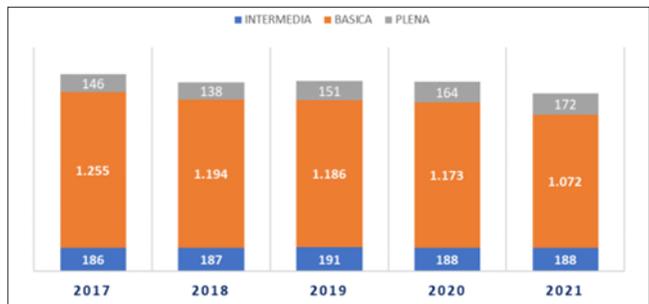
Imagen 2. Categorización de los fondos de empleados

Categorías	Valor
Básica	Igual o inferior a \$4.558.000.000,00
Intermedia	Superior a \$4.558.000.000,00 e inferior a \$12.655.000.000
Plena	Inferior a \$12.655.000.000,00

Fuente: Actualización Anual Categorías Fondos de Empleados para la vigencia 2021. Delegatura para la supervisión del Ahorro y la Forma Asociativa Solidaria

Tomado de: Superintendencia de Economía Solidaria, Informe fondos de empleados, junio 2022.

Imagen 3. Evolución del número de fondos de empleados



Tomado de: Superintendencia de Economía Solidaria, Informe fondos de empleados, junio 2022.

De igual forma el Gobierno nacional expidió el Decreto 961 de 2018, regulación prudencial, que regula el riesgo de liquidez y fija como fondo de liquidez la inmovilización del 10% de los ahorros captados, de manera similar como lo hace para los bancos que les fija un encaje sobre un porcentaje del 8% de los ahorros captados, cabe precisar que este fondo de liquidez busca garantizar la devolución oportuna de los ahorros de los asociados en todo momento.

De otro lado, mediante el Decreto 962 de 2018, también norma de carácter prudencial, fija normas de Buen Gobierno para las cooperativas que ejercen actividad financiera y para los fondos de empleados, en él se señalan normas en materia de composición de juntas directivas, requisitos para su elección, así como el periodo máximo de las personas designadas. Para el caso de los Representantes legales, fija exigencias de carácter académico, tales como formación profesional universitaria en áreas económicas, administrativas o sociales, entre otras.

La gestión de los fondos de empleados está basada en administración por riesgos, de tal manera que los fondos de categoría plena deben tener implementado un Sistema Integral de Riesgos (SIAR), dentro de este sistema están incluidos el Sistema de Administración de Riesgo de Crédito (SARC), el Sistema de Administración de Riesgo de

Liquidez (SARL) y el Sistema de Administración de Riesgo de Lavado de Activos y de Financiación del Terrorismo (SALAFT).

4.2. La viabilidad de modificar la Ley 700 de 2001

4.2.1. Cooperativas que pueden ejercer actividad financiera

Conforme a lo dispuesto en la Ley 79 de 1988, la Ley 454 de 1998, la Ley 454 de 1998 y lo informado por la Superintendencia Solidaria¹, la ley permite ejercer la actividad financiera a las siguientes entidades cooperativas:

“Cooperativas financieras. Son cooperativas financieras los organismos cooperativos especializados cuya función principal consiste en adelantar actividad financiera. Su naturaleza jurídica se rige por las disposiciones de la Ley 79 de 1988 y se encuentran sometidas al control, inspección y vigilancia de la Superintendencia Financiera de Colombia y requieren de su autorización previa para ejercer dicha actividad. Estas cooperativas se consideran establecimientos de crédito y pueden ofrecer sus servicios a terceros no asociados.

(...) Cooperativas de ahorro y crédito. Son cooperativas de ahorro y crédito los organismos cooperativos especializados cuya función principal consiste en adelantar actividad financiera exclusivamente con sus asociados. También lo son aquellas cooperativas multiactivas o integrales con sección de ahorro y crédito. Su naturaleza jurídica se rige por las disposiciones de la Ley 79 de 1988 y se encuentran sometidas al control, inspección y vigilancia de la Superintendencia de la Economía Solidaria y requieren de su autorización previa para ejercer dicha actividad. Art. 41 – Ley 454 de 1998”.

Por lo tanto, los fondos de empleados integran el subsector solidario de ahorro y crédito. Lo que es consecuente con la clasificación del estudio de la Unidad de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera – URF, del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2022). En ese subsector participan, además, las cooperativas de ahorro y crédito, las cooperativas multiactivas o integrales con sección de ahorro y crédito, y las asociaciones mutuales. Es decir, cuatro formas asociativas sin ánimo de lucro, cimentadas en la captación de los depósitos de los asociados.

4.2.2. Vulneración del principio de igualdad

El anterior análisis nos lleva a concluir que el sector solidario en los últimos años ha venido creciendo de forma constante y sostenida, como muestra de confianza de los asociados en el mismo, no obstante lo anterior, si bien es cierto las cooperativas de ahorro y crédito y las multiactivas con sección de ahorro y crédito, hoy tienen la oportunidad de pagar mesadas pensionales, de conformidad con lo previsto en la Ley 700 de 2001, modificada por la Ley 952 de 2005, los fondos de empleados no pueden hacer lo

propio, sin que se conozca una razón para ello, pues como se evidenció en precedencia, son empresas solidarias sólidas y confiables, situación con la que se puede estar ante una violación al principio de igualdad consagrado en nuestra Constitución nacional, en cuanto se otorga un privilegio solo a algunas personas jurídicas, sin que para ello exista justificación objetiva y razonable.

La Corte Constitucional ha acogido como criterio de igualdad aplicado a toda persona natural el acceso a las mismas oportunidades y recursos. Para lograrla es necesario buscar que haya equidad, acepción, según la cual se reconoce que diferentes poblaciones superen barreras para el éxito y trabajan para limitar o eliminarlas. La equidad debemos entenderla como aquellas acciones que se llevan a cabo para garantizar el cumplimiento del derecho de igualdad, haciendo una interpretación sistemática del criterio aplicado a personas jurídicas, sobre el particular, la Corte Constitucional en reiteradas oportunidades se ha pronunciado, entre ellas mediante la Sentencia C-571 de 2017, en donde precisó:

(...) El derecho a la igualdad está previsto en el artículo 13 de la Constitución Política, así como en instrumentos internacionales de derechos humanos que, en virtud del artículo 93 numeral 2, hacen parte del bloque de constitucionalidad. De este derecho se desprenden dos mandatos básicos: (i) otorgar el mismo trato a supuestos de hecho equivalentes y (ii) otorgar un trato diferente a situaciones de hecho disímiles. Como se observa, el rasgo esencial del derecho a la igualdad es que implica un juicio de comparación entre dos personas o grupos de personas. Para determinar con mayor precisión el alcance del derecho a la igualdad, la Corte ha especificado estos dos mandatos generales en cuatro reglas, a saber: (i) debe darse un tratamiento distinto a situaciones de hecho que no tienen ningún elemento en común; (ii) debe darse el mismo trato a situaciones de hecho idénticas; (iii) debe darse un trato paritario a situaciones de hecho que presenten similitudes y diferencias, cuando las similitudes sean más relevantes que las diferencias; y (iv) debe darse un trato diferente a situaciones de hecho que presenten similitudes y diferencias, cuando las diferencias sean más relevantes que las similitudes. Con el propósito de determinar cuándo se presenta alguna de las hipótesis mencionadas antes, la Corte ha tenido en cuenta un juicio a partir de tres etapas de análisis. Primero, se debe establecer el criterio de comparación (también denominado tertium comparationis). Segundo, se debe definir si en el plano fáctico y en el plano jurídico existe realmente un trato igual o diferenciado. Así, una vez establecido el criterio de comparación, debe verificarse si efectivamente existe un trato igual o un trato diferenciado o si en realidad el cargo por vulneración del derecho a la igualdad parte de una indebida comprensión o interpretación de lo que establece la medida analizada. De este juicio pueden entonces desprenderse dos hipótesis: o los grupos o personas no son comparables a la luz del

¹ <https://www.supersolidaria.gov.co/es/conceptos-juridicos-y-contables>.

critério de comparación y, en consecuencia, no se afecta el mandato de trato igual; o los grupos o personas si pueden ser asimiladas y, en esa medida, se presenta una afectación prima facie del derecho a la igualdad. Si ocurre lo segundo (si las personas o grupos pueden ser asimilados), en tercer lugar, se debe determinar si la diferencia de trato se encuentra constitucionalmente justificada, análisis que varía, pues puede hacerse en intensidades distintas, teniendo como propósito salvaguardar el principio democrático y la separación de poderes, sin afectar gravemente los derechos inalienables de la persona (artículos 1, 5 y 113 de la Constitución, respectivamente). En este sentido, la Corte ha señalado que el juicio de proporcionalidad no puede ser aplicado con la misma intensidad en todos los casos. De no proceder así (es decir, si siempre se aplicara la misma intensidad en el análisis de proporcionalidad), las competencias de los diferentes órganos del Estado, al igual que las posibilidades de actuación de los particulares en ejercicio de la libre iniciativa privada, podrían resultar anuladas o afectadas gravemente. Ello se debe a que, en últimas, en este paso lo que se analiza es si la diferenciación prevista por la medida analizada es o no proporcional. Con fundamento en lo anterior, la jurisprudencia constitucional ha reconocido tres intensidades que pueden tenerse en cuenta para este análisis, a saber: leve, intermedia y estricta. () En cada caso deberá el juez valorar las diferentes razones que concurren para fundamentar la intensidad del juicio”

(...)

De otro lado, como se ha señalado, el sector solidario de ahorro y crédito cuenta entre sus asociados con aproximadamente trescientos cincuenta mil pensionados, que representa el 8% de la población pensionada en Colombia, según encuesta de ANALFE y Cifras de Supersolidaria, que bien podrían tener a un fondo de empleados y cooperativa de ahorro y crédito como la entidad, a través de la cual recibe su mesada pensional, y de manera simultánea accede a los servicios y beneficios que brinda el sector solidario.

La pensión de jubilación de la persona ha sido factor de aseguramiento de una vida digna para los mayores de edad, que, con base en las aportaciones durante su vida laboral, obtienen el derecho a una mesada periódica. Este derecho se tramita a través del sistema financiero tradicional, no obstante, resulta imperativo que los fondos de empleados y las citadas cooperativas, al generar el vínculo económico y social con numerosos titulares del derecho a la pensión, son instituciones que por su esencia se constituyen en entidades adecuadas y expeditas para adelantar el proceso de pago de estos valores, al contar con el instrumento esencial de vinculación económica: la cuenta de ahorro de que dispone en la organización solidaria.

Por otra parte, la viabilidad de este proceso se fundamenta en lo determinado en la Carta Magna, especialmente en los artículos 58 y 333, que

determinan que el Estado protegerá y garantizará toda forma de organización solidaria.

Así mismo, mediante las leyes 79 de 1988, 454 de 1998 y el Decreto 1481 de 1989, se estableció que las organizaciones solidarias son organizaciones que gozan de protección especial por parte del Estado, dada su importancia en la generación de promoción del ahorro y el desarrollo social, mediante la atención a las necesidades de los asociados y sus familias.

Con base en lo expuesto, resulta procedente que los fondos de empleados y las cooperativas especializadas, multiactivas e integrales con sección de ahorro y crédito, sean autorizadas, previo el cumplimiento de condiciones adecuadas, para ser canal de pago de las mesadas pensionales a través de sus cuentas de ahorro.

Las anteriores consideraciones nos llevan a proponerle al honorable Congreso de la República que se permita que además de las cooperativas, los fondos de empleados de categoría plena que cuentan con una supervisión exigente y rigurosa por parte de la Superintendencia de la Economía Solidaria, sean habilitados para pagar las mesadas pensionales a través de las cuentas de ahorros de alrededor de trescientos cincuenta mil pensionados poseen en estas entidades.

De igual forma, se propone que aquellos fondos de categoría diferente a la plena puedan adelantar ese pago, siempre y cuando cuenten con autorización del ente de supervisión cuando estos cuenten con condiciones de idoneidad administrativa, financiera y tecnológica, que, a juicio de esa Superintendencia, puedan prestarles el servicio a sus asociados pensionados.

5. NORMATIVIDAD RELACIONADA

5.1. Normas del sector solidario

Se referencia la normatividad relacionada, conforme a lo informado por la Superintendencia Solidaria, entre otras entidades.

- **Ley 79 de 1988**, mediante la cual se actualizó la legislación cooperativa.
- **Decreto ley 1481 de 1989**, mediante el cual se crearon los fondos de empleados.
- **Ley 454 de 1998**, mediante la cual se definió el marco conceptual de la economía solidaria, crea la Superintendencia Solidaria, entre otras entidades.
- **Ley 1391 de 2010**, mediante la cual se modificó el Decreto Ley 1481 de julio 7 de 1989, que consagra la naturaleza jurídica, características, constitución y régimen interno de los fondos de empleados.

6. CONFLICTOS DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir la 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 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, que reza:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los Congresistas. Todos los Congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el 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.

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.

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

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 desinvestidura en comento, pues se sabe que solo 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”.

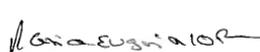
En ese sentido, se estima que la discusión y aprobación del presente proyecto de ley podría configurar un beneficio particular, actual o directo a favor de un Congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, que haga parte de las juntas directivas u órganos directivos de fondos de empleados.

Es menester señalar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar

frente al trámite o votación del presente Proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

7. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa solicito a la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, dar primer debate y aprobar el Proyecto de ley 266 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones, conforme al texto que se anexa.

 MARÍA FERNANDA CARRASCAL Representante a la Cámara por Bogotá	 MARÍA EUGENIA LOPERA Representante a la Cámara
 JUAN CARLOS VARGAS SOLER Representante a la Cámara	

8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 266 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 700 de 2001, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2º. *A partir de la vigencia de la presente ley se crea la obligación, para todos los operadores públicos y privados del sistema general de pensiones, que tengan a su cargo el giro y pago de las mesadas pensionales, de consignar la mesada correspondiente a cada pensionado en cuentas individuales, en la entidad financiera que el beneficiario elija y que tenga sucursal o agencia en la localidad donde se efectúa regularmente el pago y en el cual tenga su cuenta corriente o de ahorros, si este así lo decide.*

Para que proceda la consignación de las mesadas pensionales, en cuentas de ahorro o corriente, las Entidades de Previsión Social deberán realizar previamente un convenio con la respectiva entidad financiera, especificando que dichas cuentas solo podrán debitarse por su titular mediante presentación personal o autorización especial. No podrán admitirse autorizaciones de carácter general o que la administración de la cuenta se confíe a un apoderado o representante.

PARÁGRAFO PRIMERO. *Las consignaciones a que hace referencia esta Ley, solo procederán en entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera o en Cooperativas de Ahorro y Crédito o las Multiactivas integrales con secciones de ahorro y*

crédito, los fondos de empleados de categoría plena vigilados por la Superintendencia de la Economía Solidaria.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Superintendencia de la Economía Solidaria, mediante acto administrativo, a solicitud de parte podrá autorizar que los fondos de empleados de categoría intermedia puedan recibir estas consignaciones, siempre y cuando cumplan con condiciones de idoneidad administrativa, financiera y tecnológica, conforme la reglamentación que expida ese ente de control para el efecto o quien haga sus veces.

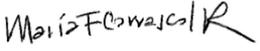
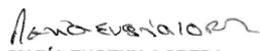
Artículo 2°. Modifíquese el artículo 5° de la Ley 700 de 2001, el cual quedará así:

ARTÍCULO 5°. Para hacer efectivo el cobro de las mesadas, los pensionados podrán acercarse a la entidad financiera en que tengan su cuenta corriente o de ahorros cualquier día del mes, una vez esta se haya consignado y el cobro se podrá realizar en cualquier ventanilla o medio transaccional de la entidad financiera, cooperativas de ahorro y crédito o las multiactivas integrales con secciones de ahorro y crédito y los fondos de empleados de categoría plena o intermedios, según el caso. La Superintendencia Financiera o la Superintendencia de la Economía Solidaria conforme a sus competencias, vigilarán el cumplimiento de lo aquí dispuesto e impondrá las sanciones del caso cuando a ello hubiere lugar.

PARÁGRAFO. En virtud de la protección y asistencia que consagra para la tercera edad el artículo 46 Constitucional, las entidades financieras que manejen cuentas de los pensionados no podrán cobrar cuota de manejo a estos por la utilización de las mismas.

Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

 MARÍA FERNANDA CARRASCAL Representante a la Cámara por Bogotá	 MARÍA EUGENIA LOPERA Representante a la Cámara
 JUAN CARLOS VARGAS SOLER Representante a la Cámara	

9. REFERENCIAS

Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Unidad de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera – URF. (Junio de 2022). Hoja de ruta subsector solidario de ahorro y crédito. *Estudio*. Bogotá, D. C., Colombia.

Analfe. (30 de junio de 2022). Observatorio Socioeconómico de Fondos de Empleados a

diciembre de 2021. Boletín semestral ANALFE, Edición número 8. Bogotá, D. C., Obtenido de: <https://www.analfe.org.co/upload/Observatorio%20socioeconómico%20Analfe%20-%208ta%20Publicación.pdf>.

Superintendencia de Economía Solidaria (2022). Informe Fondos de Empleados Nivel de Supervisión I, II, III.

Consejo de Estado (2019). Sentencia 02830, Sala Contenciosa Administrativa. M. P.: Carlos Enrique Moreno Rubio. Bogotá.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE. (9 de octubre de 2020). Proyecciones y retroproyecciones de población departamental para el periodo 1985-2017 y 2018-2050 con base en el CNPV

2018. *Serie departamental de población por área, para el periodo 2018-2050*. Recuperado el 21 de agosto de 2022, de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>.

DNP. (27 de septiembre de 2021). Política pública para el desarrollo de la economía solidaria. Documento CONPES 4051. Bogotá, D. C.

La República (2017). Cuáles son las principales ventajas y desventajas de los fondos de empleados. Obtenido de: <https://www.larepublica.co/finanzas-personales/ventajas-y-desventajas-de-los-fondos-de-empleados-2529851>.

Banca de Oportunidades (2021). Reportes de inclusión financiera. Obtenido de: https://www.bancadelasoportunidades.gov.co/sites/default/files/2017-03/Version_Final_Reporte_Inclusion.pdf.

Galvis, Mónica Andrea & Galvis, Rueda & Álvarez, Juan Fernando & Rodríguez, Álvarez. (2013). Una mirada a los fondos de empleados en Colombia. *Gestión y sociedad*. 5. 75-86. Obtenido de: https://www.researchgate.net/publication/304039970_Una_mirada_a_los_fondos_de_empleados_en_Colombia.

Superintendencia Solidaria (2022). Clasificación de los fondos de empleados por categorías. Obtenido de: <https://www.supersolidaria.gov.co/es/entidades-vigiladas/fondo-de-empleados>

Superintendencia Solidaria (2022). Centro de Analítica. Obtenido de: <https://www.supersolidaria.gov.co/es/content/centro-de-analitica>

Superintendencia Solidaria (2022). Conceptos jurídicos y contables. Obtenido de:

<https://www.supersolidaria.gov.co/es/conceptos-juridicos-y-contables>.

Ruano & Rubio (2016). El impacto que tienen los fondos de empleados, en Bogotá, en el bienestar laboral de sus asociados. Universidad de la Salle. Bogotá. Obtenido en:

https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1486&context=maest_administracion.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 130 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.

Bogotá, D. C., 6 de diciembre de 2022

honorable Presidente

JAIME SALAMANCA TORRES

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes.

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 130 de 2022 Cámara.

Respetado Presidente

En cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo reglado por la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 130 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar*, en los términos que a continuación se disponen.

Cordialmente,


HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente


EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 130 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Proyecto de ley número 130 de 2022 es de autoría del honorable Senador Miguel Uribe Turbay y la Representante Carolina Arbeláez, quienes presentaron la iniciativa el 10 de agosto del presente año.

El 29 de septiembre de 2022, la Mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes nos designó como ponentes a los Representantes Hernando González y Eduard Alexis Triana Rincón.

El 16 de noviembre del presente año se llevó a cabo la discusión del proyecto en la Comisión Sexta de la Cámara, siendo aprobada la respectiva ponencia y, respectivamente, el 21 de noviembre la Mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes nos designó nuevamente como ponentes a los Representantes Hernando González y Eduard Alexis Triana Rincón.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 769 de 2002 y reglamentar el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para todos los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran para realizar las diferentes actividades programadas por un plantel educativo.

III. JUSTIFICACIÓN DE LOS AUTORES AL ARTICULADO PROPUESTO

Nos permitimos traer a esta ponencia la justificación textual que se encuentra como exposición de motivos de la iniciativa radicada, la cual es presentada así:

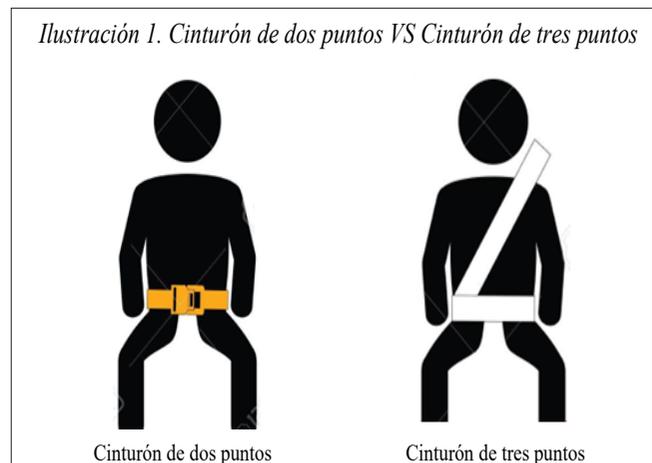
Este proyecto de ley parte del reconocimiento de la importancia de la seguridad vial que merecen todos los niños, niñas y adolescentes de Colombia en las rutas escolares. Se hace necesario que el Estado garantice la seguridad vial de todos los estudiantes del país.

Es imperativo implementar la obligatoriedad del cinturón de seguridad de tres puntos en todos los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar, ya que actualmente la legislación colombiana no hace obligatorio este tipo de cinturón en los vehículos que transportan a nuestros niños, niñas y adolescentes a sus escuelas, razón por la cual, la gran mayoría de estos vehículos tienen es cinturón de dos puntos.

Según la empresa de transporte escolar Lobena SAS, en respuesta a un derecho de petición con fecha 1º de marzo de 2022, esta compañía cuenta con un parque automotor de 357 vehículos en total, de los cuales, solo 12 vehículos cuentan con cinturones de seguridad de tres puntos y 345 vehículos cuentan con cinturón de dos puntos.

Es decir, que solo el 3,3% del parque automotor de esta empresa cuenta con los cinturones de seguridad idóneos para el transporte de estudiantes. Lamentablemente, esta condición se presenta en la gran mayoría del parque automotor que presta servicio de transporte escolar en el país.

Ilustración 1. Cinturón de dos puntos VS Cinturón de tres puntos



El cinturón de seguridad de dos puntos es el más antiguo de todos los tipos de cinturón de seguridad.

Utiliza una correa ajustable que solo atraviesa la cintura, por lo tanto, no puede contener el torso, los hombros, la cabeza o el cuello durante una colisión. Según los doctores Maroto, Gallego, *et. al*, médicos de la Unidad de Cuidados Intensivos del Hospital San Juan de Dios, cuando se produce un impacto, este tipo de cinturón de seguridad puede causar la separación de la espina lumbar, causando a veces parálisis, lo que se le conoce comúnmente como el “síndrome del cinturón de seguridad”.

El síndrome de cinturón de seguridad fue descrito en 1962 en relación con: “la fuerza de desaceleración ejercida sobre un pasajero contenido con este sistema, lo cual causa: 1) lesiones cutáneas equimóticas que dibujan el cinturón de seguridad; 2) lesiones intraabdominales, por la compresión por la banda pélvica del cinturón; y 3) fracturas vertebrales por hiperflexión brusca de la columna”.

En caso de un accidente de tráfico, donde los pasajeros usaban cinturón de dos puntos, “puede haber hematomas en la piel subyacente a la banda pélvica del cinturón, y cabe la posibilidad de que se haya producido lesiones graves de la pared abdominal, así como la ruptura de los rectos anteriores del abdomen. Esto es una lesión potencialmente grave por asociarse a desgarro y sangrado de las arterias epigástricas”.

Por su parte y según Luis Hernández, columnista de la revista *Autocosmos*, el cinturón de seguridad de tres puntos, “inventado en 1959”, es un cinturón que parte de los dos puntos de anclaje antes mencionados, pero, además, incluye un tercer punto de sujeción por encima de uno de los hombros, atraviesa el pecho y termina junto a la cadera. Cuando se produce un impacto, estos cinturones ayudan a extender la energía del cuerpo en movimiento a través de tres puntos: hombros, tórax y pelvis, es por esto que hoy en día, este tipo de cinturones está considerado como uno de los más seguros.

Según estudios realizados por la U. S. National Highway Traffic Safety Admi (1998), anualmente son miles los niños pequeños que mueren o resultan heridos en accidentes automovilísticos. Como consecuencia de esto, las lesiones vehiculares se constituyen en la causa número uno de fallecimientos para niños menores de 14 años en los Estados Unidos. Sin embargo, el uso adecuado de los asientos de seguridad para el automóvil y para las rutas escolares, ayuda a mantener a salvo a los niños, puesto que aquellos los protegen de un choque si se usan correctamente.

En este mismo sentido y según la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia (2019), la siniestralidad vial se encuentra entre las primeras 10 causas de muerte en el país, llegando a ocupar el puesto número 8 en el año 2018. Asimismo, después de los homicidios, es la segunda causa externa de mortalidad en el país.

Ahora bien, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en Colombia, en el año 2021 hubo 2.602 víctimas mortales en accidentes de tránsito,

mientras que, a 31 de mayo de 2022, van 3.102 víctimas mortales en accidentes de tránsito, de los cuales, 88 fueron niños y de estos 88 niños de todo el país, 7 fueron de Bogotá.

Tabla 1. Víctimas mortales menores de 15 años en accidentes de tránsito

VÍCTIMAS MORTALES ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2022 COLOMBIA		
RANGO EDAD	NIÑO	NIÑA
0-5 años	15	12
5-10 años	11	7
10 - 15 años	28	15
VÍCTIMAS MORTALES ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2022 BOGOTÁ		
RANGO EDAD	NIÑO	NIÑA
0-5 años	1	1
5-10 años	2	0
10 - 15 años	3	0

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Observatorio – Estadísticas 2021-2022.

El ex Superintendente de Puertos y Transporte, Javier Jaramillo, en el marco de la firma de la Primera Declaración Pública por la Integridad del Transporte Escolar en Colombia, Programa Marco de Enseñanza de Seguridad Vial, “Enrutados Unidos por nuestra Niñez”, afirmó que, durante los primeros seis meses del 2016, se registraron 14 accidentes de consideración en vehículos escolares, en los que se vieron afectados 366 niños: dos fallecieron y otros 136 resultaron lesionados. Los departamentos que, desde el primero de enero de 2016 hasta el 6 de julio de 2016, presentaron un mayor número de accidentes de vehículos de transporte escolar son: Bogotá (8), Valle (3), Santander (1), Boyacá (1) y Caldas (1).

Por todo lo anterior, y teniendo en cuenta que el cinturón de seguridad de tres puntos es más seguro que el cinturón de seguridad de dos puntos y que en caso de un accidente de tránsito el cinturón de seguridad de tres puntos no solo ayudaría a que la cifra de víctimas mortales disminuya, sino que también disminuye la probabilidad y el riesgo de sufrir “síndrome del cinturón de seguridad”, se hace necesario y urgente implementar la obligatoriedad del cinturón de tres puntos para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar.

IV. MARCO LEGAL Y NORMATIVO

Son diferentes las normas que tienen relación con esta iniciativa y que se relacionan a continuación:

- CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE (LEY 769 DE 2002)

Artículo 82. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados

en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

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

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.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

- **DECRETO 1079 DE 2015, “POR MEDIO DEL CUAL SE EXPIDE EL DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE”**

Artículo 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos

(...) Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por 16 años, contados a partir de su registro inicial. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad (turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios), hasta alcanzar los 20 años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.

(...)

Artículo 2.2.1.6.10.1. Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes

Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el presente capítulo, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda “Escolar”.

Los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.

Parágrafo. Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos

se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.

Artículo 2.2.1.6.10.3. Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar

Las condiciones técnicas y operativas que se establecen en el presente artículo tienen como propósito establecer condiciones de seguridad para los vehículos dedicados al transporte escolar.

1. Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar

Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.

No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y de su ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos en situación de discapacidad, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado, el adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que este se encuentre a bordo del vehículo.

Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a lo establecido previamente en el contrato de prestación del servicio.

La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los agentes de la policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor, en caso de estudiantes de educación superior.

Este deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse de que se efectúe de manera ordenada.

Una vez finalizado cada recorrido, el adulto acompañante deberá verificar que al interior del vehículo no se quede ningún estudiante.

2. Requisitos técnicos y operativos específicos:

Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio. Además, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. En ningún caso se admitirán estudiantes de pie. Cada escolar ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad vehicular establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.
2. Los vehículos de transporte escolar deben llevar letreros colocados en la parte delantera, trasera y laterales con la leyenda *Escolar*. La leyenda delantera deberá estar invertida para poder ser leída a través de un retrovisor.
3. Disponer de un sistema de comunicación bidireccional, entre la empresa, todos los conductores de los vehículos y el establecimiento educativo.
4. Poseer dos puertas, no accionables por los escolares sin intervención del conductor o por el adulto acompañante, que garanticen el ascenso y descenso de los escolares.
5. Poseer salidas de emergencia operables desde el interior y exterior, y tendrán un dispositivo que avise al conductor cuando estén completamente cerradas.
6. Poseer luces intermitentes, cuatro colores ámbar en la parte superior delantera, y dos colores rojos y una, color ámbar central en la parte superior trasera, las que accionarán en forma automática al momento de producirse la apertura de cualquiera de las puertas.
7. Los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior, además del cinturón de seguridad deberán contar con un elemento fijo, que les permita sujetarse y amortiguar el frenado del vehículo.
8. Las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.
9. Contar con ventanas cuyas aberturas practicables estén ubicadas de tal manera que impidan a los escolares sentados sacar los brazos por las mismas. Su abertura será, como máximo, del tercio superior de las mismas o lo establecido en las normas técnicas colombianas.
10. En ningún caso los vehículos podrán transitar a velocidades superiores a las establecidas para este servicio en la Ley 1239 de 2008 o en aquella que la adicione, modifique o sustituya.
11. Contar con elementos sonoros.

Parágrafo. La Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar será emitida en un término no superior a dos (2) años, contados a partir del 25 de febrero de 2015.

- **RESOLUCIÓN 1949 DE 2009 “POR LA CUAL SE EXPIDE EL REGLAMENTO TÉCNICO APLICABLE A CINTURONES DE SEGURIDAD PARA USO EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, QUE SE FABRIQUEN, IMPORTEN O COMERCIALIZEN EN COLOMBIA”**

V. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

En completo acuerdo con los autores de la iniciativa, es claro que los niños y niñas requieren de seguridad especial en el transporte cotidiano, algo que no resulta nuevo, y que, por el contrario, ya ha sido reconocido y recomendado.

En esta oportunidad nos permitimos mencionar el Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales de la Organización Mundial de la salud (OMS) presentado en 2009, fecha desde la cual de manera internacional ya se resaltaba la importancia de cinturones de seguridad especiales para niños.

En tal sentido, el Manual expresa¹: “Bebés y niños necesitan de un sistema de retención infantil adecuado para su tamaño y peso, y que se pueda adaptar a las diferentes fases de su desarrollo (...).

Cinturón abdominal y diagonal de tres puntos

Muy valorado por su efectividad y facilidad de uso, el cinturón abdominal y diagonal de tres puntos es el que se utiliza con mayor frecuencia en automóviles, camionetas, minibuses, camiones y en los asientos de los chóferes de autobuses. La lengüeta del cinturón engarza en la hebilla, que en los asientos delanteros de los automóviles se encuentra generalmente al final de un bastón rígido o directamente fijada al asiento.

El sistema incluye un dispositivo retractor que se encarga de eliminar automáticamente cualquier holgura del cinturón. La lengüeta se puede insertar en la hebilla con una sola mano y previene la eyeción manteniendo al ocupante en su asiento.

Cinturón abdominal de dos puntos



Un cinturón abdominal de dos puntos (llamado también “cinturón de cadera”) con dispositivo retractor es inferior al cinturón abdominal y diagonal de tres puntos antes mencionado, pero puede resultar

¹ https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf.

suficiente para mantener la posición de asiento del ocupante, particularmente en autobuses. Estudios de choques han demostrado que, aunque el cinturón de cadera cumple la tarea de reducir la posibilidad de expulsión, no evita que la cabeza y el tórax del ocupante se desplacen hacia adelante y golpeen contra el interior del vehículo. Para el conductor, esto podría tener como resultado lesiones graves por el contacto con el volante. Sin embargo, debido al tamaño y la masa de los autobuses, la gravedad de las heridas en el caso de colisión con otro vehículo es generalmente menor en comparación con las del otro vehículo, si se trata de un automóvil o una camioneta.

En concordancia con el manual estudiado, así como con los diferentes argumentos presentados por los autores de la iniciativa se puede reconocer la necesidad de este proyecto para la seguridad vial, salud e integridad de los niños y niñas de nuestro país.

Esta iniciativa tiene mayor relevancia y fundamento cuando encontramos noticias recientes y alarmantes de accidentes de tránsito donde se encuentran involucradas rutas escolares “Según el organismo humanitario, en el primer semestre del año se presentaron 15 siniestros viales que involucraron rutas escolares y que dejaron 70 niños y niñas heridas y 10 muertos”².

Según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, a julio de 2022 se registraron 1.228 lesiones no fatales por eventos de tránsito de niños, niñas y adolescentes menores de 18 años, y en el 2021 fueron 655, es decir, 84% más de las registradas para el mismo periodo³.

Por lo mencionado y argumentado, presentamos esta ponencia favorable que contiene un texto loable y necesario para nuestros niños y niñas.

VI. IMPACTO FISCAL

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

En cumplimiento de dicho presupuesto normativo, los autores de la iniciativa remitieron copia de este proyecto de ley al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para que, en el marco de sus competencias, determinen la viabilidad fiscal de este proyecto y remitan concepto respectivo.

Sin embargo, en el análisis al texto propuesto, es de mencionar que la iniciativa no contiene algún precepto o artículo que comprometa presupuesto estatal o que impacte fiscalmente a la nación.

² <https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/09-14-2022-un-muerto-y-varios-heridos-dejo-accidente-de-transito-en-antioquia>.

³ <https://www.semana.com/nacion/articulo/accidentes-en-rutas-escolares-dejaron-10-muertos-y-mas-de-70-heridos-en-el-primer-semester/202203/>.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

AL TEXTO APROBADO POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES NO REALIZAMOS NINGUNA MODIFICACIÓN, POR ELLO LO RELACIONAMOS A CONTINUACIÓN:

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 769 de 2002 y reglamentar el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para todos los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran para realizar las diferentes actividades programadas por un plantel educativo.

Artículo 2°. 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, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

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

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.

Todo vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por un plantel educativo, debe tener cinturones de seguridad de tres puntos en cada una de las sillas que tenga el vehículo. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que tengan sillas con cinturones de seguridad de dos puntos.

PARÁGRAFO. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

Artículo 3°. Reglamentación, vigilancia y control. El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte en el marco de sus funciones reglamentarán, vigilarán y controlarán la aplicación de lo establecido en la presente ley.

Artículo 4°. Vigencia y régimen de transición. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar, contarán con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para adaptar y adecuar los vehículos a la nueva normatividad.

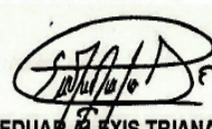
VIII. CONFLICTO DE INTERÉS

El presente proyecto de ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los Congresistas el examen del contenido del presente proyecto de ley, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los Congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.

IX. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y solicitamos respetuosamente a los miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 130 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.


HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente


EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 130 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 769 de 2002 y reglamentar el uso del cinturón de seguridad de tres puntos

para todos los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran para realizar las diferentes actividades programadas por un plantel educativo.

Artículo 2°. 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, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

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

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.

Todo vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por un plantel educativo, debe tener cinturones de seguridad de tres puntos en cada una de las sillas que tenga el vehículo. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que tengan sillas con cinturones de seguridad de dos puntos.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

Artículo 3°. Reglamentación, vigilancia y control. El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte en el marco de sus funciones reglamentarán, vigilarán y controlarán la aplicación de lo establecido en la presente ley.

Artículo 4°. Vigencia y régimen de transición. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

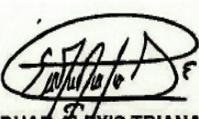
Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar, contarán con un término de seis (6) meses a

partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para adaptar y adecuar los vehículos a la nueva normatividad.

De los honorables Congresistas,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente



EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 06 de diciembre de 2022

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 130 de 2022 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE REGLAMENTA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD DE TRES PUNTOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los **Honorables Representantes HERNANDO GONZALEZ (COORDINADOR PONENTE), EDUAR TRIANA.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6- 759 / 06 de diciembre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECISÉIS (16) DE NOVIEMBRE DE 2022, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 130 de 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 769 de 2002 y reglamentar el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para todos los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran para realizar las diferentes actividades programadas por un plantel educativo.

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, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados

en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

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

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.

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.

Todo vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por un plantel educativo, debe tener cinturones de seguridad de tres puntos en cada una de las sillas que tenga el vehículo. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que tengan sillas con cinturones de seguridad de dos puntos.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

Artículo 3º. Reglamentación, vigilancia y control. El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte en el marco de sus funciones reglamentarán, vigilarán y controlarán la aplicación de lo establecido en la presente ley.

Artículo 4º. Vigencia y régimen de transición. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el **Diario Oficial** y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

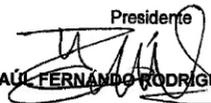
Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar, contarán con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para adaptar y adecuar los vehículos a la nueva normatividad.

CAMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 16 de noviembre de 2022.-En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 130 de 2022 Cámara, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE REGLAMENTA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD DE TRES PUNTOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR". (Acta No. 022 de 2022) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 09 de noviembre de 2022, según Acta No. 021 de 2022; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

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

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General

RESERVADO

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 6 de diciembre de 2022

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente

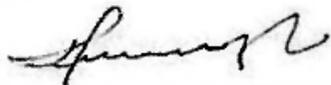
Comisión Sexta

Cámara de Representantes.

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 145/22 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Respetado Presidente Jaime Salamanca

Por la presente, y en cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo normado por la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley precitado en los términos que a continuación se disponen.



DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Coordinador ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Proyecto de ley número 145 de 2022, de autoría de los honorables Representantes: *Julio César Triana Quintero, Juan Carlos Lozada Vargas, Julián Peinado Ramírez, Óscar Sánchez León* y los honorables Senadores: *Alejandro Vega Pérez y Laura Ester Fortich Sánchez*, fue radicado el 18 de agosto de 2022 ante la Secretaría de la honorable Cámara de Representantes. Fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de acuerdo al artículo 1º de la Ley 3ª de 1992, correspondiendo la ponencia para primer debate al Representante *Dolcey Óscar Torres Romero* (Coordinador Ponente).

El día 16 de noviembre de 2022, los miembros de dicha Comisión aprobaron por unanimidad en primer debate el texto propuesto. No se presentaron proposiciones.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El propósito del presente proyecto de ley es modificar algunas sanciones actualmente establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre a fin de que se ajusten a los principios de justicia y equidad que rigen el Estado social de derecho.

Para ello, se propone eliminar la distinción que actualmente está contenida en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por la cual se asigna una consecuencia más gravosa a los motociclistas

que cometan las infracciones allí establecidas en comparación con lo dispuesto respecto de los demás actores viales.

III. CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS AUTORES

Las motocicletas son el tipo de transporte más común y utilizado en Colombia¹; actualmente representa el 59% de todo el parque automotor del país en el que se cuentan un total de 16.042.336 vehículos registrados². En los últimos veinte años Colombia ha visto un incremento sustancial de usuarios y propietarios de motocicletas. El país pasó de reportar un total de 33.200 motos registradas en 2001³ a 9.419.374 a 31 de diciembre de 2020⁴ un incremento del 2272% en dos décadas.

Dadas estas cifras, es apenas evidente que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido en julio de 2002, atendía a una realidad completamente distinta a la que tenemos hoy en el país respecto de las motocicletas, por lo que es necesario que este Congreso analice en detalle las nuevas circunstancias que rodean la propiedad y uso de las motocicletas en el país, a efectos de establecer si se justifica mantener disposiciones que establecen una diferenciación en contra de los propietarios de motos como la que actualmente establecen los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por el cual se dispone que, para las conductas allí señaladas habrá sanción económica equivalente a 30 salarios mínimos diarios, e inmovilización del vehículo, si alguna de dichas infracciones es cometida en una motocicleta, no así si es ocasionada por cualquier otro tipo de vehículo.

Situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2020 (ECV), adelantada por el DANE, el 23,8% de los hogares de Colombia tiene, al menos, una moto. La tenencia de este tipo de vehículo es mayor en los centros poblados y áreas rurales dispersas donde, según la misma encuesta, un 28,0% de los hogares reportó contar con mínimo una moto, frente a un 22,5% de los hogares en cabeceras municipales que señaló tener el mismo tipo de vehículo.

Adicionalmente, al comparar el crecimiento de la tenencia de motocicletas a nivel urbano y rural se

¹ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2.

² Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá, D. C., p. 1.

³ Quintero Hernández, Juan Camilo. 2014. El crecimiento del parque automotor de motocicletas: un desafío para la apuesta por la priorización del uso del transporte masivo. estudio de caso: Bogotá 2000-2010.

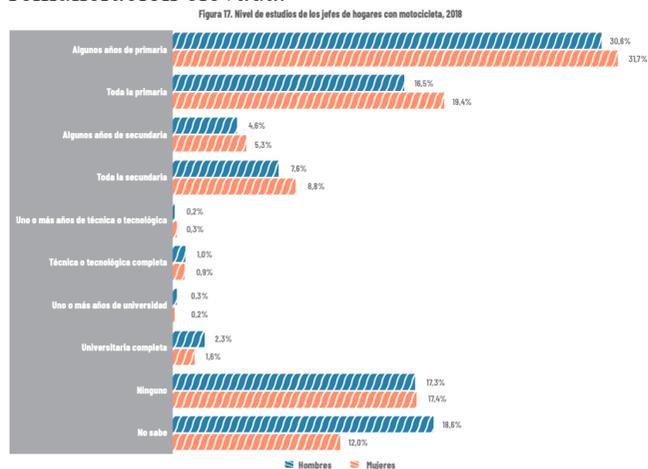
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá, D. C., p. 39.

⁴ Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá, D. C., p. 1.

encuentra que el mayor incremento se presenta en el área rural donde entre 2011 a 2020 se reportó un aumento del 78%⁵ de hogares con moto, mientras que en las zonas urbanas dicho incremento fue del 20%⁶ para el mismo período de tiempo, lo que evidencia la importancia que ha adquirido este vehículo en el campo colombiano donde se ha convertido en el medio de transporte más asequible para los campesinos.

Adicionalmente, las motos son el segundo medio de transporte más importante de transporte en la ruralidad. Según el Estudio Nacional, las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, llevado a cabo en 2019 por la ANDI, la motocicleta fue el segundo medio de transporte más utilizado en las zonas rurales para desplazarse en 2018, seguido solo por los desplazamientos a pie, que son utilizados por más del 58% de la población; y fue el tercer medio más utilizado en las áreas urbanas en el mismo período, seguido por los viajes en buses urbanos e intermunicipales y las caminatas, que ocuparon el primer lugar con un 23,9%⁷.

Por otra parte, la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. A 2018, el 31,7% de las mujeres y el 30,6% de los hombres, jefes de hogar con motocicleta, tienen apenas algunos años de primaria; solo el 19,4% de las mujeres y el 16,5% de los hombres completó la educación primaria y apenas el 8,8% de las mujeres y el 7,6% de los hombres terminó la secundaria⁸; lo que pone en evidencia que quienes utilizan la moto como medio de transporte cuentan con menores posibilidades de acceder a trabajos con una remuneración elevada.



Fuente: Imagen tomada del estudio nacional *Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país*. ANDI, 2019.

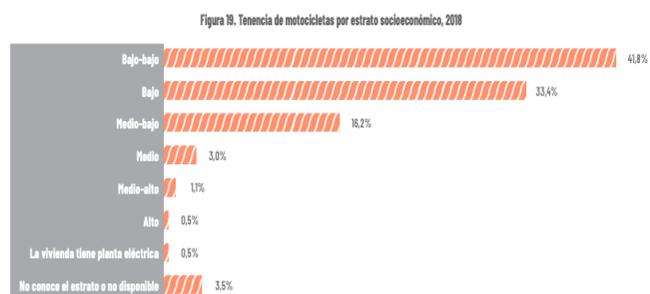
⁵ Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona rural se reportó un total de 15,7% de hogares con motocicleta.

⁶ Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona urbana se reportó un total de 18,7% de hogares con motocicleta.

⁷ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional *Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país*, Vol. 2., p. 32 y 33.

⁸ *Ibidem*, p. 36.

En concordancia con la situación descrita respecto del nivel educativo de los jefes de hogar con motocicletas, el 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.



Fuente: Imagen tomada del estudio nacional *Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país*. ANDI, 2019.

Además de lo expuesto, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unos 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos⁹.

De los anteriores datos, es claro que la motocicleta constituye el medio de transporte al que pueden acceder los hogares con menores ingresos y oportunidades del país. No obstante, existe en la normativa vigente del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, una medida que representa un trato mucho más gravoso para los propietarios de motocicletas con la cual se termina por profundizar las brechas de equidad en contra de estos, quienes, como se evidenció, en su mayoría se encuentran en una situación socioeconómica menos favorecida que los propietarios de automóviles.

Actualmente, el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, incluye, entre otras sanciones, que los conductores que incurran en conductas como transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril; no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE”; conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados; adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta; o conducir realizando

⁹ Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio nacional *Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país*, Vol. 2., p. 26.

maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas, no solo serán merecedores de la multa económica más alta equivalente a 30 salarios mínimos diarios, sino que, si alguna de estas infracciones es cometida en una motocicleta la conducta será sancionada además con la inmovilización del vehículo.

La medida de inmovilización del vehículo, que actualmente aplica solo para las motos en los casos anotados, implica el traslado a los patios de las municipalidades y el pago de la grúa y los días de parqueadero¹⁰, además de la multa equivalente a un salario mínimo mensual vigente, lo que pone en una evidente desventaja a los propietarios de vehículos quienes hacen parte de un sector de la población para el que la sanción equivalente a un salario mínimo mensual vigente ya es lo suficientemente fuerte como para añadir a ella los costos asociados a la inmovilización de los vehículos.

Así las cosas, la medida actualmente incluida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre desconoce la diferencia socioeconómica entre los dos grupos a quienes se dirige la sanción diferenciada por cometer el mismo tipo de conductas, esto es los propietarios de vehículos en contraste con los propietarios de motocicletas. En el caso de los primeros, aunque no necesariamente todos cuentan con ingresos altos o medios, en promedio, sí cuentan con mejores ingresos que la mayoría de propietarios de motocicletas. De acuerdo con la evidencia presentada, para estos últimos, el pago de una multa equivalente a un salario mínimo mensual más los costos asociados a la inmovilización (grúa, parqueadero, etc.) puede implicar sacrificar su mínimo vital y el de su familia, situación que atenta contra los más elementales parámetros del Estado social de derecho consagrado en la Constitución del 91, razón por la cual este proyecto de ley propone eliminar dicha medida.

Además de lo expuesto, debe tenerse en consideración que, pese a que el costo *per se* de la motocicleta es sustancialmente más bajo que el de un automóvil, razón por la cual acceden a aquellas personas de ingresos más bajos, los costos asociados a la tenencia de las motos resultan en algunos aspectos más altos.

En primer lugar, y tal como este Congreso ha tenido oportunidad de estudiar en proyectos de ley anteriores, por lo general el SOAT para las motocicletas es más costoso que los automóviles. Si se compara el valor del seguro obligatorio las motos con el de los autos familiares, se encuentra que, en términos absolutos, resulta más costoso para 4 de las 6 categorías de automóviles familiares, además de lo que se puede estimar respecto del valor proporcional entre el costo del vehículo en comparación con el valor del seguro. A continuación, se muestra la tabla de tarifas vigentes del seguro obligatorio, donde se evidencia esta situación:

SOAT			
Tipo de vehículo	Cilindraje	Valor total SOAT	
MOTOS	Menos de 100 C.C.	\$414.800	
	De 100 a 200 C.C.	\$556.500	
	Más de 200 C.C.	\$627.600	
AUTOS familiares	de 0-9 años	Menos de 1.500 C.C.	\$368.800
		De 1.500 a 2.500 C.C.	\$448.900
		Más de 2.500 C.C.	\$524.300
	de 10 años o más	Menos de 1500 C.C.	\$488.900
		De 1.500 a 2.500 C.C.	\$558.500
		Más de 2.500 C.C.	\$621.900

Fuente: Datos tomados de Seguros Mundial, 2022.

Adicionalmente, en proporción al precio del vehículo que un automóvil, otros trámites obligatorios como el registro en organismos de tránsito u obtener el certificado de la revisión tecnomecánica resulta más costoso para las motos. A continuación, se muestran las diferencias, de acuerdo con lo analizado para el efecto por la ANDI.

Tabla 8. Comparación de diferentes aspectos relacionados con la movilidad entre el automóvil y la motocicleta más vendidos en Colombia, 2019

Condición	Indicador	Unidades	Valores		Diferencia
			Motocicleta más vendida	Automóvil más vendido	
Registro en organismo de tránsito	Costo del registro/precio del vehículo ¹⁰	Porcentaje del precio del vehículo	6,12%	1,67%	El costo para la moto es 4,16 veces mayor que para el auto.
Sanciones por transgresión al CNT	Costo de la multa/precio del vehículo ¹⁰	Porcentaje del precio del vehículo	11,66%	1,37%	El costo de la multa para la moto es 8,51 veces mayor que para el auto.
SOAT	Costo del SOAT/precio del vehículo ¹⁰	Porcentaje del precio del vehículo	13,52%	1,32%	El costo del SOAT para la moto es 10,24 veces mayor que para el auto.
Certificado técnico-mecánico	Costo del certificado/precio del vehículo ¹⁰	Porcentaje del precio del vehículo	3,82%	0,83%	El costo del certificado para la moto es 4,8 veces mayor que para el auto.
Restricciones	Número de restricciones ¹⁰	Número	Hemos identificado 88 restricciones en algunos municipios del país	Solo plico y placa y día sin carro en las ciudades principales (aprox. 12 ciudades)	No aplica.
Condiciones socioeconómicas	Tenencia de carros y motos ¹⁰	Porcentaje del total de hogares	25,4%	20,0%	No aplica.
Eficiencia del vehículo	Consumo de gasolina por kilómetro en zona urbana ¹⁰	Kilómetros/galón	90 Km/gal	18 Km/gal	La moto consume cinco veces menos combustible que un auto.
Emissiones del vehículo	Emissiones de CO ₂ ¹⁰	Gramos/kilómetro	25 g/Km	120 g/Km	El auto emite 4,8 veces más CO ₂ que una moto.

Fuente: Imagen tomada del estudio nacional *Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país*. ANDI, 2019.

De lo expuesto, queda evidenciado que una inmensa mayoría de los propietarios de motocicletas y sus hogares pertenecen a los estratos socioeconómicos más bajos que encuentran en este tipo de vehículo la posibilidad de desarrollar sus actividades de generación de ingresos al utilizarlo como medio de transporte y como herramienta de trabajo. Pese a ello, la tenencia o propiedad de una motocicleta resulta más costoso que la de un automóvil si se analiza en términos proporcionales entre el costo del vehículo y el valor de los trámites.

Por esta razón, adicionar al costo actual de tener una motocicleta, sanciones más gravosas para un grupo poblacional que hace parte del menos favorecido por tener menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios no solo termina

¹⁰ Parágrafo 6 del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

perdiendo su medio de transporte, sino, en muchos casos, su herramienta de trabajo.

Finalidad y proporcionalidad de la sanción

Además de lo dicho sobre la situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas que hace de la medida de inmovilización exclusivamente dispuesta para las motocicletas incluida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito una medida injusta y desequilibrada para ese grupo poblacional, la necesidad de eliminar dicha disposición se justifica en el fin mismo de las sanciones de tránsito.

Al respecto, es necesario tener en consideración lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en cuyo artículo 125 se señala lo siguiente:

“ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. *La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.*

(...)

PARÁGRAFO 2°. *La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse **subsanado** la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.*

PARÁGRAFO 3°. *En el caso de vehículos de servicio público, **cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.***

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

(...)” (Resaltado fuera del original).

Adicionalmente, el artículo 3 de la Resolución 3027 de 2010, por la cual el Ministerio de Transporte adoptó el Manual de Infracciones, establece:

“Artículo 3°. *Retención preventiva del vehículo.* La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60

minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales”. (Resaltado fuera del original).

Así las cosas, de acuerdo con lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre y por el Manual de Infracciones, la inmovilización tendrá lugar cuando no sea posible subsanar la infracción cometida en el sitio donde fue hallado el infractor, e incluso hay posibilidad de no ordenarla si es posible subsanar la causa que dio origen a la sanción en un plazo de 60 minutos, razón por la cual es dable concluir que el objetivo de la inmovilización no es otro que prevenir que la falta se siga cometiendo.

Esta interpretación es validada por lo conceptuado sobre este mismo asunto por el Ministerio de Transporte, quien señaló:

*“[L]a inmovilización de un vehículo es la medida de carácter sancionatorio cuyo fin es **impedir que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización**”¹¹. (Resaltado fuera del original)*

Dado que la finalidad de la inmovilización es evitar que se siga cometiendo la infracción que causó la sanción, es necesario analizar si las conductas sancionadas en virtud de lo previsto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre corresponden o no a aquellas que se pueden seguir cometiendo en el tiempo o si, por el contrario, pueden corregirse, por lo que a continuación se revisa cada una de ellas:

Infracción	Continuidad en el tiempo / Posibilidad de corrección.
D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el sentido correcto de la vía. Se subsana inmediatamente.
D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.
D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el carril apto para vehículos motorizados. Se subsana inmediatamente.
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.

¹¹ Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 96831 del 31 de marzo de 2014.

Infracción	Continuidad en el tiempo / Posibilidad de corrección.
D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.

De lo anterior, se tiene que las infracciones respecto de las cuales se prevé la inmovilización de la motocicleta son de dos tipos:

- (i) Subsancionables inmediatamente en tanto la comisión de este tipo de infracciones finaliza tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito, quien le da la orden al infractor de corregir al instante, situación que es perfectamente posible, razón por la cual no se requiere de la inmovilización para corregir con posterioridad la infracción.
- (ii) De ejecución instantánea por lo que no se pueden corregir ni siquiera con la inmovilización del vehículo dado que ocurren en un momento exacto y una vez cometida la infracción que no se puede retrotraer. Por esta razón, no tiene sentido la inmovilización, dado que ello no conduce a la corrección de la conducta indebida.

Visto lo anterior, es claro que la finalidad de la inmovilización por la cual se busca evitar la movilización de los vehículos para que no sigan cometiendo la infracción y dar tiempo para que se subsane la situación que da origen a las sanciones no se cumple en el caso de las infracciones previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, por lo cual no tiene sentido mantener una disposición que, en cambio, sí representa un tratamiento injusto y contrario a los criterios de equidad.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, atendiendo a la finalidad de la inmovilización, infracciones tales como conducir sin luces o sin portar la licencia de conducción o el SOAT, entre otras, que son objeto de inmovilización tanto para vehículos como para motocicletas, sí se pueden corregir y no serán objeto de la sanción de inmovilización si el infractor logra solucionar tal situación en un lapso de 60 minutos. En el caso de las sanciones de los numerales D4, D6 y D7 que son de ejecución instantánea como cruzar un semáforo en rojo o adelantar en doble línea, en las que, como se explicó, no hay posibilidad de corrección, resulta inviable esperar dicho lapso pues aunque se esperara corregir la actuación que ya concluyó es imposible y, por tanto, la inmovilización no serviría a su propósito de corregir la infracción. Por su parte, en el caso de las sanciones de los numerales D3 y D5 en los que se castiga transitar en contravía o sobre andenes se pueden corregir en un minuto con la orden del agente de tránsito, por lo que la inmovilización es igualmente innecesaria.

Así las cosas, es claro que la comisión de las conductas previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre no se prolonga en el tiempo, por lo que

la inmovilización resulta excesiva y constituye un tratamiento injusto en contra de un grupo poblacional que encuentra en la motocicleta un medio de transporte y una herramienta de trabajo.

Por otra parte, en aras de justificar la sanción más severa para las motocicletas, se ha dicho que la inmovilización de estas tiene como fin principal cuidar la vida de los usuarios de este tipo de vehículos. Este argumento resulta cuestionable toda vez que nada impide que el mismo motociclista conduzca otra motocicleta, máxime si se tienen en cuenta las estadísticas del uso de este vehículo como herramienta de trabajo, pues la sanción actual no prevé una suspensión en su licencia de tránsito, por lo que la supuesta finalidad pretendida con la inmovilización no se cumple con la sanción así contemplada y sí resulta excesivamente gravosa y económicamente costosa para un grupo poblacional respecto del cual el Estado debe evitar el establecimiento de medidas que constituyan trampas para continuar en la pobreza.

Sobre cómo la inmovilización de motocicletas por infracciones sin cumplir con la finalidad de la sanción como una medida que profundiza la brecha de desigualdad y se convierte en una trampa de pobreza incluida en la ley vigente, en este análisis es necesario tener en cuenta lo dicho por el Procurador General de la Nación, en el Concepto 4986 de 2010, en el cual señaló lo siguiente:

“[...] hay un exceso en la sanción en comento, visible en dos circunstancias: i) la inmovilización, que restringe la libertad de circulación y, en ciertos casos, afecta el derecho al trabajo, solo puede ser remediada con el pago de la multa, cuya cuantía no puede ser cubierta, por la mayoría de las personas, cuyos ingresos son mínimos, sino con el sacrificio de su mínimo vital de subsistencia y del de su familia; ii) la inmovilización de vehículo, en tanto sanción principal, según la define el Código, está prevista para las infracciones más graves y para casos de reincidencia.

*En cuanto a la primera circunstancia, se debe reconocer que si bien es cierto que no todos los conductores deben sacrificar su mínimo vital y el de su familia, para pagar una multa, la mayoría de ellos sí está en esa circunstancia y, tratándose como se trata, de una norma general, la circunstancia anotada es crucial. Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta solo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo. La cláusula del Estado Social de Derecho, como lo reconoce la Corte en las Sentencias C-316 de 2002 y C-799 de 2003, obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana en condiciones de igualdad, pues **no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta***

por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo además de onerosas sanciones pecuniarias, que no está en posibilidad de atender inmediatamente, sanciones accesorias que agraven su estado de iliquidez, amenazando su subsistencia, como sucede en este caso.

En cuanto a la segunda circunstancia, la expresión acusada incurre en una discriminación negativa, pues, además de someter a los motociclistas a una sanción accesoria que no está contemplada para otros conductores de vehículos automotores, les aplica una sanción: la inmovilización, que el Código establece para las faltas más graves o para los casos de reincidencia, sin que exista justificación adecuada para ello". (Resaltado fuera del original)

Lo dicho por la Procuraduría General de la Nación en el concepto precitado confirma lo que se ha venido exponiendo a lo largo de este proyecto de ley: la sanción de inmovilización prevista solo en contra de los motociclistas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 resulta contrario al Estado Social de Derecho por cuanto implica una sanción mucho más gravosa injustificada para una población cuya situación socioeconómica requiere que el legislador sea especialmente riguroso a la hora de establecer sanciones que le sean aplicables en casos de infracción de la ley que se puedan convertir en amenazas para su propia subsistencia. Si bien es cierto que como legisladores tenemos la obligación de establecer medidas para garantizar el cumplimiento de las normas que expedimos, también lo es que las mismas deben consultar los principios de justicia, equidad y razonabilidad, así como la finalidad para la cual se busca imponer dichas sanciones.

Derecho de defensa y contradicción

De conformidad con lo dispuesto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, no solo procede la inmovilización cuando alguna de las conductas allí descritas sea cometida por una motocicleta, sino que, además, la salida de este tipo de vehículos procede únicamente hasta que el inculpado pague el valor de la multa o hasta que la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Lo anterior, constituye una vulneración del derecho fundamental al debido proceso y contradicción, en tanto, en primer lugar, el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito regulan, por un lado, la posibilidad de reducir el valor de la multa asistiendo a cursos pedagógicos, así como de impugnar el comparendo si no se está de acuerdo con este, para lo cual prevé la realización de una audiencia en la que el sancionado tiene la oportunidad de presentar las pruebas que considere conducentes para demostrar que no cometió la conducta que se le endilga.

De acuerdo con lo anterior, en la práctica los motociclistas pierden el derecho a contradecir el comparendo impuesto antes de su pago, puesto que cada día de parqueo en el sitio oficial (patios) tiene un costo que se suma al valor de la multa en sí misma y

que se va acumulando si no se logra retirar el vehículo a tiempo. La decisión sobre la impugnación no se toma de manera inmediata, sino que la realización de la audiencia prevista en el quinto inciso del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito toma varios días, en los que se sigue cobrando el costo por parqueo en los patios. Por esta razón, el temor de que el valor de los costos asociados a la inmovilización se siga incrementando conduce a que se considere preferible pagar la multa sin contradecirla para lograr retirar la motocicleta de los patios.

La anterior situación constituye una evidente barrera legal al ejercicio del derecho fundamental de la defensa y la contradicción que debe ser corregida por el legislador a través de la modificación de las normas que la contienen y que, además, no aplica para los propietarios y conductores de automóviles y demás vehículos, lo que significa una condición desigual para los motociclistas frente a aquellos.

En segundo lugar, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito establece la posibilidad de reducir el valor de la multa si se hace un curso pedagógico sobre normas de tránsito, gracias a lo cual puede acceder a descuentos equivalentes al 50% o 25% del valor total de la multa. Sin embargo, teniendo en cuenta que la realización de dicho curso normalmente no se da el mismo día, implica que aspirar al descuento significa concomitantemente aumentar el costo del parqueo, situación claramente incoherente que debe ser corregida.

De acuerdo con todo lo expuesto, se hace necesario corregir la sanción injusta e innecesaria contenida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuya modificación se propone en este Proyecto de ley, a fin de proteger los derechos al trabajo y al mínimo vital de un numeroso grupo de colombianos que han encontrado en la motocicleta como medio de subsistencia, así como para garantizar el cumplimiento de la finalidad y proporcionalidad de la sanción y el derecho fundamental a la contradicción y a la defensa, sin que ello implique que la comisión de las infracciones quedaría impune pues, se propone mantener la sanción económica actualmente prevista en los mismos numerales, a fin de que haya un mecanismo coercitivo que reproche la comisión de infracciones en el uso de las motocicletas.

IV. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Las motocicletas forman parte activa de la economía del país; de acuerdo con el estudio realizado por la ANDI "Las motocicletas en Colombia son aliadas del desarrollo del país" del 2019, uno de cada seis colombianos usa la motocicleta para transportarse, mientras que el 92% de las motocicletas son empleadas como vehículo de trabajo y transporte y tan solo el 8% la usa para recreación o deporte. Después de la pandemia en medio de la reactivación económica, el mercado de motocicletas en Colombia se incrementó de manera importante según las cifras suministradas por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y

recogidas por la alianza entre la ANDI y Fenalco, que muestran que en mayo de 2022 se presentó un aumento del 51% en las ventas de motocicletas con respecto al mismo mes del año 2021.

El mismo informe de la ANDI revela la importancia de las motocicletas para la economía del país: de acuerdo con el documento, antes de la pandemia el sector de ensamble de motocicletas empleó directamente a 7.035 personas, a 28.140 incluyendo la industria de proveedores, y a unos 70.000 en el comercio, servicio, talleres, importadores y negocios relacionados, lo que demuestra su compromiso con el desarrollo económico del país.

Las motos pasaron de ser un medio de transporte eficiente y económico a convertirse en una herramienta de trabajo para miles de colombianos, pues representan más del 60% de los vehículos en circulación, con el cual muchos colombianos sostienen a sus familias. Un aspecto relevante, con el uso de la motocicleta, sucedió cuando terminó la pandemia, debido a que los colombianos en la búsqueda de medios de transporte de uso particular vieron en estos automotores una posibilidad económica y segura contra el COVID-19. Otra de las razones importantes radica en el fortalecimiento de las economías de los hogares, pues muchas personas empezaron a buscar fuentes de ingresos adicionales que fueron suplidas por actividades en motocicleta.

Una característica importante que deja a las motocicletas como el vehículo de preferencia en los estratos 1, 2 y 3 es su fácil acceso y rentabilidad. Según la economista del diario *El País* Esperanza Ramírez: *“Miles de hogares colombianos la utilizan como su principal medio de transporte que les facilita el desplazamiento, pero también les hace la vida un poco más económica”*. Otros factores importantes que contribuyen al uso de las motocicletas es el ahorro de tiempo en ciudades con gran cantidad de automóviles, el consumo reducido de combustible y los beneficios referentes que no tienen restricciones de movilidad (pico y placa), ni pago de peajes a nivel nacional.

El Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, tiene por objeto regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos que transiten por las vías públicas o privadas de todo el territorio nacional, y para tal fin establece reglas de estricto cumplimiento imponiendo sanciones a quienes las incumplan, dichas sanciones son de mayor o menor rigor de acuerdo con la gravedad de la falta cometida.

La norma que busca cambiar este proyecto de ley ordena sanciones para los motociclistas cuando hayan cometido infracciones como pasar semáforos en rojo; adelantar otros vehículos en túneles, puentes y curvas peligrosas; transitar en contravía; transitar sobre la berma o andén; entre otras; lo que a mi parecer es bastante acertado teniendo en cuenta que las comisiones de estas conductas ponen en riesgo la integridad de los demás sujetos viales. Sin

embargo, las infracciones tipo D3, D4, D5, D6 y D7 tipificadas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito generan para los motociclistas sanciones adicionales a las que se generan para los conductores de automóviles por la comisión de las mismas faltas, como lo es la inmovilización de la motocicleta.

Este ponente considera que tal diferenciación entre las sanciones imputables a los conductores de automóviles y a los de motocicletas es violatoria de la razonabilidad, la proporcionalidad y la equidad que le deben ser propias a las sanciones, además de vulnerar derechos como el de la igualdad, trabajo y locomoción.

Al mantenerse de esta forma el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, y en particular sus literales D3 a D7, es claro que se presenta un trato desigual y se desconocen ciertas condiciones que le permiten a un grupo poblacional ejercer sus derechos fundamentales mencionados y garantizar su dignidad humana, pues además de imponer onerosas sanciones pecuniarias -muchas veces difíciles de pagar por el mismo estado de iliquidez-, establece sanciones accesorias que agravan aún más un estado de vulnerabilidad, llegando incluso a amenazar su subsistencia.

Al respecto, conviene indicar lo manifestado por la Procuraduría General de la Nación en sentencia C-885 de 2010 sobre una demanda de inconstitucionalidad de estos mismos literales del artículo 131: *“Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta solo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo”*.

En ese orden de ideas, este ponente coincide con la Procuraduría al indicar que hay una latente desigualdad en cuanto a las sanciones que son impuestas a los motociclistas, en palabras del Ministerio Público: *“la expresión acusada incurre en una discriminación negativa, pues, además de someter a los motociclistas a una sanción accesoria que no está contemplada para otros conductores de vehículos automotores, les aplica una sanción: la inmovilización, que el Código establece para las faltas más graves o para los casos de reincidencia, sin que exista justificación adecuada para ello”*, en ese sentido, y continuando con la línea del Ministerio, considero la pertinencia del Proyecto de ley pues es necesario garantizar la igualdad a todos los conductores, reafirmando que la imposición de reglas descritas en el Código Nacional de Tránsito además de necesarias sean concordantes con los principios Constitucionales.

Las sanciones de tránsito que se imponen a los motociclistas buscan evitar que las conductas en contra de la ley no sean lesivas para sus pares, es así como una conducta tipificada en el Código de Tránsito se entiende por subsanada en la medida en la que se imponga la multa pecuniaria y esta deje de realizarse. Por ejemplo, una motocicleta que transite

sobre el andén pone en riesgo la integridad física de los peatones, sin embargo, esta conducta deja de ser riesgosa cuando el motociclista regresa a la vía continuando su curso normal, hecho que solo genera la imposición del comparendo.

En este sentido ya se ha pronunciado el Consejo de Estado, en auto del 18 de octubre de 2019; la Sección Primera de el Alto Tribunal advierte que, si no se subsana la acción que dio paso a la infracción el vehículo debe ser inmovilizado, pero si esta es subsanada no habrá razón para retenerlo: *“la retención preventiva del vehículo es por Ley un tipo de sanción que supone que en los casos en que la infracción cometida sea subsanable en el sitio que se detectó, la autoridad de tránsito debe permitirle al infractor subsanar la causa que dio origen a la infracción, y solo en el evento de no ser subsanada proceder con la inmovilización del vehículo trasladándose a los patios oficiales”*. Es decir, que cuando el motociclista realiza una infracción de las normas de tránsito y es interceptado por la autoridad que le impone una orden de comparendo, aun cuando sea sujeto de multa, tendrá lugar a subsanar la acción que dio origen a la sanción.

Además este ponente considera que es conveniente revisar la efectividad de inmovilizar los vehículos infractores, pues no está demostrada la reducción de accidentalidad con las inmovilizaciones que imponen las autoridades de tránsito; en cambio, las inmovilizaciones en el caso de las motocicletas ocasionan que muchos conductores opten por no pagar las multas, sino dejar perder su moto en los patios de Tránsito y Transporte y, simplemente comprar otra moto igual o de mejor capacidad, dejando que la motocicleta objeto de multa termine en un proceso de chatarrización, pues de acuerdo con la Ley 1730 de 2014 (Ley de Patios), cuando haya pasado un año de la inmovilización y los dueños no hayan reclamado sus vehículos, la Secretaría de Movilidad puede disponer de ellos y ponerlos en subasta o chatarrizarlos si tienen alto grado de deterioro. Sin embargo, aun cuando el vehículo está en custodia de la autoridad antes de realizar cualquier actividad con el mismo, es necesario contactar al dueño e indicarle el proceso que se adelantará, lo que genera desgaste económico para el Estado y un latente menoscabo al patrimonio de las familias que usan su motocicleta como herramienta de trabajo.

La inmovilización del automotor en la legislación comparada

Colombia ha adoptado gran parte de la legislación civil y comercial del derecho chileno; no obstante no ser toda, nuestro Código de Transporte guarda similitud en la generalidad de la normativa, razón por la cual vale la pena dar un vistazo jurídico en tanto que este país consagra la figura de la inmovilización del vehículo automotor como sanción accesoria al igual que Colombia.

El artículo 189 de la Ley de Tránsito 18290 de 1984 modificada por la Ley 20388 de 2009, dispone que la autoridad competente (Policía

Carabinera) impondrá *“parte”* como infracción a la ley cuando el conductor esté circulando en vehículo automotor bajo la influencia de alcohol o sustancias estupefacientes o sicotrópicas, y el vehículo será inmovilizado solo si el conductor se allana a esta medida.

También en el caso chileno, procede la inmovilización del vehículo de forma obligatoria, cuando se presente negativa injustificada del conductor de someterse a los exámenes del precitado artículo, por conducta delictiva o por huir del lugar en este último caso.

V. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros Congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”*.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

- 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.*

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.

- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro.
- c) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el Congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*
- d) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*
- e) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el Congresista. El Congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*
- f) *Cuando el Congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)*". (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este Proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Frente al Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con: - El interés particular, actual y directo de los Congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): *"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser 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*

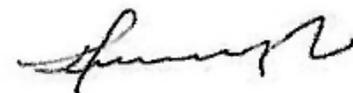
Congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles".

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los Representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y solicito respetuosamente a los miembros de la plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*.



DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Coordinador ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a fin de que se ajusten los principios de justicia y equidad que orientan el Estado social de derecho.

Artículo 2º. Modifíquense los literales D.3., D.4., D.5., D.6. y D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

"D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

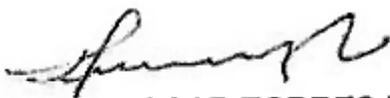
D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas,

demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas”.

Artículo 3º. Vigencia y derogatorias. La presente ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.


DOLCEÝ OSCAR TORRES ROMERO
 Coordinador ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES
 COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
 SUSTANCIACIÓN
 INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 06 de diciembre de 2022

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 145 de 2022 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

La ponencia para segundo debate fue firmada por el **Honorable Representante DOLCEÝ TORRES ROMERO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 757 / 06 de diciembre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECISÉIS (16) DE NOVIEMBRE DE 2022, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a fin de que se ajusten los principios de justicia y equidad que orientan el Estado social de derecho.

Artículo 2º. Modifíquense los Literales D.3., D.4., D.5., D.6. y D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

“D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

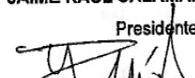
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

Artículo 3º. Vigencia y derogatorias. La presente ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 16 de noviembre de 2022.-En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 145 de 2022 cámara, “**POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.**” (Acta No. 022 de 2022) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 09 de noviembre de 2022, según Acta No. 021 de 2022; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

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

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
 Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario General

CONTENIDO

Gaceta número 1612 - Viernes, 9 de diciembre de 2022
 CÁMARA DE REPRESENTANTES
 PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 266 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 700 de 2001 y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para segundo debate y pliego de modificaciones del Proyecto de ley número 130 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.....	9
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 145 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	16