



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 708

Bogotá, D. C., miércoles, 29 de mayo de 2024

EDICIÓN DE 20 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

CARTAS DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DE TRANSPORTE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO /233 DE 2023 CÁMARA

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

Bogotá D.C.,

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
 Secretario General Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
secretaria.general@camara.gov.co
 Bogotá

ASUNTO: Remisión Comentarios PL 142-2022 Senado /233-2023 Cámara "Movilidad Segura".

Respetado Secretario Lacouture:




En atención al proyecto de ley origen congresional citado en el asunto de que tiene por objeto "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", amablemente nos pronunciamos en los siguientes términos:

El Ministerio de Transporte propende por el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, los criterios del Sistema Seguro y los Reglamentos Técnicos sobre la seguridad de los vehículos y los actores viales, generando prevención en los desplazamientos de los ciudadanos en todo el territorio nacional, por tanto, analizado el articulado propuesto para cuarto debate, se realizan los correspondientes comentarios luego de adelantar el respectivo estudio jurídico y técnico de la iniciativa congresional, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley:

Texto Propuesto para segundo debate Cámara	Solicitud MT	Comentarios MT
CAPÍTULO I Objeto y Principios Generales		
Artículo 19. Objeto. El objeto de la presente ley es Garantizar los derechos a la vida, la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre, mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en todo el territorio nacional, dentro de las zonas urbanas y rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen	Se sugiere eliminar la palabra "altamente" , es decir, reemplazar maniobras altamente peligrosas, por maniobras peligrosas.	Si bien es cierto, la infracción D07 del Código Nacional de Tránsito Terrestre hace alusión a "Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas", el objeto de esta ley excede el alcance de dicha infracción.

maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.		
Artículo 29. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Sin perjuicio de los principios establecidos en las Leyes 769 de 2002 - modificada por la Ley 1383 de 2010- 1503 de 2011 -modificada por la Ley 1811 de 2016- y 2251 de 2022, las autoridades del Estado, las del sector central y descentralizado de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente, así como el derecho colectivo a un ambiente sano, a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de la infraestructura vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas y privadas abiertas al público. Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de las zonas urbanas y rurales, con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales. Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de estos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.	Se considera pertinente cambiar la expresión "vehículos terrestres motorizados", por "vehículos automotores".	La expresión vehículo motorizado no se encuentra definida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre ni en ninguna otra norma, lo cual generaría confusiones al momento de dar cabal cumplimiento a lo aquí determinado. Lo anterior, para generar consonancia con las definiciones y lineamientos dados por la Ley 769 de 2002.
CAPÍTULO II. Sistema de Protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados		
Artículo 39. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones: - Sistema de retención infantil (SRI): Con junto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes	Se solicita aplicar lo sugerido en artículo anterior cambiar la expresión "vehículos terrestres motorizados", por "vehículos automotores".	El Ministerio de Transporte conjuntamente con la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, ha venido trabajando en temas asociados de la siguiente manera:

<p>flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Está diseñado para reducir el riesgo del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo.</p> <p>- Sistema reforzado de retención infantil (SRIR): Dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</p> <p>- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.</p>		<p>1. En la Resolución 20223040044935 del Ministerio de Transporte "Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a sistemas de retención para uso en vehículos automotores", se define el sistema de retención, así:</p> <p>"Sistema de retención: Conjunto formado por: cintas, hebillas, pretensores, retractores y otros dispositivos que conforman el cinturón de seguridad, así como el anclaje donde este es asegurado a la estructura, al asiento o cualquier otra parte del vehículo."</p> <p>Por su parte, el ámbito de aplicación de dicha resolución es el siguiente: "(...) Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables a los productores y proveedores de vehículos automotores completos que incorporen sistemas de retención de conductores y acompañantes (...)"</p> <p>2. Para el caso de los sistemas de retención infantil, la ANSV "Sillas para el transporte seguro de niños y niñas: guía para su compra, uso e instalación 2022". Los sistemas infantiles para los vehículos o sillas de retención infantil son dispositivos especialmente diseñados para ser instalados en el asiento trasero del vehículo, estos elementos permiten que los niños adopten la posición semisentados, vayan sujetos adecuadamente y así reducir el riesgo de muerte o lesión ante una colisión, frenada o movimiento intempestivo.</p>			<p>Por otro lado, la ANSV ha manifestado frente al tema que: "Los autos están diseñados para los adultos, es así como se crean estos sistemas que se adaptan al niño, pero también al vehículo. Por eso es importante realizar una correcta selección, compatible con el modelo del vehículo, con el peso y estatura del infante, la edad es un tema más referencial. Una vez seleccionado se requiere escoger la mejor ubicación, orientación e instalación. Los niños más pequeños reducen hasta cinco veces más la gravedad de lesiones si van ubicados a contramarcha"</p> <p>De acuerdo con esta necesidad, la ANSV publicó una cartilla que contiene información sobre los tipos de sillas disponibles en el mercado con datos relevantes para tener en cuenta a la hora de adquirirla de acuerdo con el tipo de vehículo y la niña o niño que la va a utilizar, ya que es necesario tener en cuenta además de la estatura, el peso del menor y el tipo de vehículo. Esta guía está disponible para consulta a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/6850 y será difundida en instituciones educativas y secretarías de tránsito y transporte a nivel nacional.</p> <p>Es relevante señalar que, la especificación para el uso de un tipo de SRI por sobre otro, está determinada por la talla (estatura y peso) del menor y no necesariamente por su edad. No obstante, este último</p>
<p>Artículo 4*. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. Con las excepciones que determine el Ministerio de Transporte, los vehículos automotores deberán contar con cinturones de seguridad en todas sus sillas, acorde con el número de ocupantes registrados para cada vehículo. En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas, según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles, además del cinturón del conductor. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros y traseros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales. Los menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la presente disposición, de terminando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los vehículos registrados que no cuenten con cinturones.</p> <p>Parágrafo 2º. Para los vehículos fabricados a partir del año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 3*. A partir de razones técnicas y de acuerdo a las características de los vehículos y el servicio a que estén destinados, el Ministerio de Transporte podrá establecer excepciones para el uso del cinturón de seguridad.</p> <p>Artículo 6º. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6)</p>	<p>Se solicita unificar la edad de los niños en el asiento delantero ya que el artículo 4* presenta una contradicción cuando se habla de una prohibición para menores de 10 años y en el artículo 5 en la propuesta de adición del artículo 82A se establecen disposiciones para niños menores de 12 años.</p> <p>Se solicita modificación del plazo a dos años.</p>	<p>indicador referencial permite delinear, a grandes rasgos, hasta cuándo y cómo debiera ocuparse un SRI. De lo anterior resulta sugerible también considerar el peso.</p> <p>Es necesario se efectúe la aclaración frente a la edad de los menores conforme a las recomendaciones técnicas realizadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, indicando que "Los menores de doce (12) años solo podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo si su estatura es superior a ciento cincuenta (150) centímetros".</p> <p>Se propone reconsiderar el tiempo del proyecto de ley para la reglamentación, ya que por tratarse de un reglamento</p>	<p>meses siguientes a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual el gobierno nacional tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de sujeción y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo: La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.</p>	<p>técnico, según lo definido en el Decreto 1074 de 2015, requiere un análisis de impacto normativo con varias etapas de conformación y consulta pública, cuyos resultados serán la base para la estructuración del reglamento técnico que requiere surtir etapas de revisión por parte de esta cartera ministerial y de consulta pública a nivel nacional e internacional para lo cual, según los desarrollos adelantados por la ANSV, se han empleado casi dos (2) años para emitir un reglamento.</p>	
			<p align="center">CAPÍTULO III. Vehículos de dos ruedas motorizadas, y patinetas.</p>		
			<p>Artículo 10º. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, los de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos actores vulnerables de la vía. La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.</p> <p>Artículo 11º. Adiciónese un parágrafo al artículo 9º de la Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de</p>	<p>Se solicita eliminar el artículo.</p> <p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>	<p>No existe evidencia técnica que demuestre la reducción de la siniestralidad de vehículos tipo motocicleta con la creación de carriles exclusivos. Adicionalmente establecer este tipo de obligaciones para TODOS los municipios iría en contra de los principios del mismo proyecto de Ley que busca reconocer las diferencias en el territorio, especialmente en relación con su presupuesto.</p> <p>Existe una imprecisión de carácter técnico toda vez que los airbags no aplican en este tipo de vehículos y los que se han diseñado especialmente para cascos y prendas del motociclista se encuentran en fase de desarrollo todavía.</p>

<p>transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de Air Bags de acuerdo a la tecnología desarrollada (siempre y cuando sea viable técnica y económicamente y no se afecte las condiciones de maniobrabilidad de la motocicleta), sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas con tenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente Ley. En todo caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas. El Gobierno nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente</p>	<p>Se sugiere tener en cuenta que el "Sistema AIR BAG" en motocicletas no se encuentra establecido dentro de ningún Reglamento de Naciones Unidas y que actualmente esta tecnología se asocia al chaleco del motociclista y no a la motocicleta propiamente dicha.</p> <p>Se deben reglamentar los componentes que determinen que la moto sea segura. Las motocicletas deberán estar equipadas con los sistemas que el Gobierno determine para su desempeño y uso para reducir la siniestralidad vial.</p>	<p>Ya se cuenta con una reglamentación que contiene las exigencias propuestas. Se sugiere tener en cuenta la clasificación de estos vehículos establecida en la Resolución 160 de 2017, basada en la Directiva 168 de 2015 de la Unión europea para la armonización de características de estos vehículos y en particular la definición de los límites de velocidad.</p>	<p>Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos y tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados). Parágrafo 1°. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causa das por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de lesionados, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.</p>	<p>que se encuentran sobre la materia.</p> <p>Forenses garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres – SIRDEC y demás sistemas de gestión de información de víctimas de siniestros viales, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.°.</p> <p>Se solicita ampliar a un (1) año el plazo para construir la herramienta pública, teniendo en cuenta que este tipo de herramientas requieren de procesos de contratación, puesta en punto, y publicación, etapas para las cuales seis meses no son suficientes.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV, tiene definida una red de Observatorios Territoriales, que constituyen un tejido de apoyo técnico para las instancias territoriales en materia de seguridad vial como son los Consejos Territoriales y los Consejos Locales de Seguridad Vial del nivel departamental y municipal.</p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>
<p>Artículo 12°. Modifíquese el parágrafo 1° del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022. Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para la circulación en vía pública por la calzada para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovia y ciclorruta será hasta de veinticinco (25) kilómetros por hora.</p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>	<p>Se sugiere se incluya un parágrafo adicional en este sentido: <i>"Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias</i></p>	<p>Artículo 15°. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 72. Remolque y transporte de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, solo para que despeje la vía. Las motocicletas sólo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinada a tal fin. En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas</p>	<p>CAPÍTULO V Disposiciones Finales</p>	<p>El servicio de grúa para vehículos inmovilizados debe corresponder a un análisis técnico, en el que se reconozcan las particularidades de cada ente territorial.</p>
<p>Artículo 13°. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito (IPAT), están obligados al reporte de la totalidad de los datos exigidos por el correspondiente formato adoptado por el Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de</p>	<p>1. Se solicita modificar el artículo 13° para incluir un parágrafo adicional 2. Se solicita modificar el artículo 13° para ampliar el plazo establecido de un (1) año para construir la herramienta pública. 3. Se solicita analizar la iniciativa en paralelo con las herramientas vigentes</p>	<p>Se sugiere se incluya un parágrafo adicional en este sentido: <i>"Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias</i></p>	<p>Bogotá D.C., Secretario RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Comisión Sexta Cámara de Representantes CONGRESO DE LA REPÚBLICA comision_sexta@camara.gov.co Bogotá</p> <p>ASUNTO: Remisión Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara</p> <p>Respetado Secretario Rodríguez:</p> <p>En atención al proyecto de ley citado en el asunto que tiene por objeto "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", amablemente nos pronunciamos en los siguientes términos:</p> <p>El Ministerio de Transporte propende por el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, los criterios del Sistema Seguro y los Reglamentos Técnicos sobre la seguridad de los vehículos y los actores viales, generando prevención en los desplazamientos de los ciudadanos en todo el territorio nacional, por tanto, analizado el articulado propuesto para tercer debate, se adjunta los comentarios detallados, en el formato de comentarios anexo, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley, no sin antes indicar que estamos prestos a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados en pro de la colaboración al ejercicio legislativo fundamental para el desarrollo del país.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA Ministro de Transporte</p> <p><small>Copa: H.R. Luis Carlos Ocho Tobón, luis.ochoa@camara.gov.co Anexo: Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara</small></p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>
<p>precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas: Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial. No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas. El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas. No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez. Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías. En caso de transportar motocicletas inmovilizadas a tiempo el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales. Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.</p>	<p>Se sugiere se incluya un parágrafo adicional en este sentido: <i>"Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias</i></p>	<p>Se sugiere se incluya un parágrafo adicional en este sentido: <i>"Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias</i></p>	<p>Bogotá D.C., Secretario RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Comisión Sexta Cámara de Representantes CONGRESO DE LA REPÚBLICA comision_sexta@camara.gov.co Bogotá</p> <p>ASUNTO: Remisión Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara</p> <p>Respetado Secretario Rodríguez:</p> <p>En atención al proyecto de ley citado en el asunto que tiene por objeto "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", amablemente nos pronunciamos en los siguientes términos:</p> <p>El Ministerio de Transporte propende por el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, los criterios del Sistema Seguro y los Reglamentos Técnicos sobre la seguridad de los vehículos y los actores viales, generando prevención en los desplazamientos de los ciudadanos en todo el territorio nacional, por tanto, analizado el articulado propuesto para tercer debate, se adjunta los comentarios detallados, en el formato de comentarios anexo, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley, no sin antes indicar que estamos prestos a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados en pro de la colaboración al ejercicio legislativo fundamental para el desarrollo del país.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA Ministro de Transporte</p> <p><small>Copa: H.R. Luis Carlos Ocho Tobón, luis.ochoa@camara.gov.co Anexo: Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara</small></p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>
<p>Cordialmente,</p> <p> WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA Ministro de Transporte</p>	<p>Se sugiere se incluya un parágrafo adicional en este sentido: <i>"Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias</i></p>	<p>Se sugiere se incluya un parágrafo adicional en este sentido: <i>"Con el objeto de consolidar la información relacionada con los fallecimientos causados por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias</i></p>	<p>Bogotá D.C., Secretario RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Comisión Sexta Cámara de Representantes CONGRESO DE LA REPÚBLICA comision_sexta@camara.gov.co Bogotá</p> <p>ASUNTO: Remisión Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara</p> <p>Respetado Secretario Rodríguez:</p> <p>En atención al proyecto de ley citado en el asunto que tiene por objeto "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones", amablemente nos pronunciamos en los siguientes términos:</p> <p>El Ministerio de Transporte propende por el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial, los criterios del Sistema Seguro y los Reglamentos Técnicos sobre la seguridad de los vehículos y los actores viales, generando prevención en los desplazamientos de los ciudadanos en todo el territorio nacional, por tanto, analizado el articulado propuesto para tercer debate, se adjunta los comentarios detallados, en el formato de comentarios anexo, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley, no sin antes indicar que estamos prestos a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados en pro de la colaboración al ejercicio legislativo fundamental para el desarrollo del país.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA Ministro de Transporte</p> <p><small>Copa: H.R. Luis Carlos Ocho Tobón, luis.ochoa@camara.gov.co Anexo: Comentarios PL 142-2022 Movilidad Segura/233-2023 Cámara</small></p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>	<p>Se solicita la eliminación del artículo.</p>

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Ministerio de Transporte

ENTIDAD QUE CONCEPTÚA: Ministerio de Transporte

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 142/2022 Senado - 233/2023Cámara

1er debate _____, 2do debate _____, 3er debate _____

TÍTULO DEL PROYECTO

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

AUTOR (ES)

H.S. Roy Leonardo Barreras Montealegre, H.S. Miguel Ángel Pinto Hernández, H.S. Berner León Zambrano Erazo, H.S. Angélica Lisbeth Lozano Correa, H.S. Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán, H.S. Ana Paola Agudelo García, H.S. Germán Alcides Blanco Álvarez, H.S. Efraín José Cepeda Sarabia, H.S. María José Pizarro Rodríguez, H.S. Manuel Antonio Virguez Piráquive, H.S. David Andrés Luna Sánchez.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional, dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.

COMPETENCIA LEGAL DEL CONGRESO y/o GOBIERNO NACIONAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal:

Dado que el tema que se regula en la presente iniciativa no goza de ninguna clase de reserva hace parte de la cláusula general de competencia del Congreso de la República según lo previsto en el artículo 150 de la Constitución Política.

Al respecto, se debe anotar que el legislador tiene una amplia libertad de configuración en materia normativa, que "no se encuentra limitado por las materias reguladas o previstas

expresamente en la Constitución"¹ y, que se expresa "tanto en la discrecionalidad para la expedición de las normas como para su modificación o derogatoria"².

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Una vez analizado el texto de esta iniciativa a la luz de la normatividad vigente relacionada, este Ministerio encuentra que la iniciativa tiene por objeto ampliar las herramientas legales para la protección de la vida de los actores viales, complementando las disposiciones establecidas en las Leyes:

- 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito.
- 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones."
- 1702 de 2013, "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones".
- 2050 de 2020, "Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito"
- 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban"

El proyecto contiene medidas que pueden clasificarse en tres grandes bloques:

A. Bloque de medidas y reglamentaciones técnicas:

1. Establece unos principios generales, cuyo propósito es **integrar los conceptos de movilidad segura, sostenibilidad e inclusión** a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, calidad de la infraestructura, disminución de las emisiones contaminantes, convivencia pacífica de las personas sobre las vías y carreteras públicas, entre otros. Para ello propone que **la política de seguridad vial, debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura y la limitación de las emisiones contaminantes** por parte de los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos, mediante la innovación, desarrollo y uso de lastecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

Al respecto, se destaca que la Ley 2251 de 2022, "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y

¹ Ver Sentencia Corte Constitucional C-074-21
² Ver Sentencia Corte Constitucional C-1064-03

se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban", tuvo como objeto: **establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.**

El proyecto de ley pretende articular los conceptos de **Sostenibilidad e inclusión**, con el de seguridad vial. Esta propuesta es coherente con el trabajo que está llevando a cabo el **sistema de las Naciones Unidas (ONU)**, para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, que propone la contribución de las vías seguras, al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, para el Desarrollo Sostenible. De hecho, el objetivo de Desarrollo Sostenible 11, llama a trabajar por sistemas de transporte seguros, sostenibles, asequibles y accesibles para todas las personas. Este objetivo enfatiza que se debe mejorar la seguridad vial, ampliando el acceso al transporte público y prestando atención especial a personas en situación de vulnerabilidad, como las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

2. Ordena a las autoridades en Colombia, los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores, **a cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de los acuerdos Internacionales de las Naciones Unidas sobre la construcción de vehículos nuevos** (de 1997 y 1998) y los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos, administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29, especificando que como mínimo se debe garantizar el cumplimiento de los relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO2 de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organizaciones de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia. Para ello se propone que el Ministerio de Transporte deberá definir y reglamente lo necesario de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años.

Existen 59 instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en el ámbito del transporte terrestre que son administrados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). De las 59 convenciones, dentro de los instrumentos que la ONU considera prioritarios en seguridad vial para la adhesión, efectivamente se encuentran el Acuerdo de 1997, sobre prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas y el acuerdo de 1998, sobre establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas. Por su parte, el WP29 es un foro con debate permanente que permite la buena administración de los tres principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relacionados con los vehículos a motor: los Acuerdos de 1958 y 1998, sobre los reglamentos para la certificación de vehículos nuevos, que incluyen los requisitos de funcionamiento, y el Acuerdo de 1997, sobre las reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.

La propuesta puede mejorarse para ampliar el análisis por parte del Ministerio de Transporte, permitiendo que se analice técnicamente cuales son los reglamentos que de acuerdo a las necesidades deben priorizarse.

Contiene un párrafo en el que propone que todos los **vehículos que cumplan con estos estándares podrán ser utilizados para el servicio público particular de taxis sin mayores exigencias del Ministerio de Transporte, salvo las referentes a los cupos y normas relacionadas con el número de vehículos autorizados.** Disposición que permitiría la prestación de servicio Público por parte de vehículos particulares "no homologados", situación que puede generar conflicto con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, que ordenan limitar el servicio de transporte a los vehículos registrados al servicio público y la realización de la homologación o verificación de estándares mínimos por parte del competente, situación que se considera improcedente y por ello se presenta una propuesta de mejora que simplifique el cumplimiento de la orden legal.

3. Ordena a la ANSV y al Ministerio de Transporte que establezcan un cronograma de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas WVP-29. Señalando también que el Gobierno Nacional prohibiría la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.

Sobre la calidad de los productos importados y fabricados en Colombia, la legislación Colombiana cuenta con herramientas para exigir el cumplimiento de los respectivos reglamentos que se expidan por las entidades competentes; por ejemplo existen reglamentos que contemplan las condiciones mínimas de cascos, llantas, cinturones de seguridad, sistemas de frenos, tales condiciones y procedimientos se encuentran en la ley 1480 de 2011, que establece de manera general, la exigencia en la calidad de productos y servicios, dicha norma contempla el concepto de "producto inseguro", cuando un bien en situaciones normales de utilización presenta riesgos irrazonables para la vida, la salud o la integridad de los consumidores; y de manera específica cuando, en razón de un error en su diseño, fabricación, construcción, embalaje o información, no ofrece la seguridad razonable a la que toda persona tiene derecho. Del mismo modo, existe una presunción de **inseguridad**, relacionada con aquellos productos que no cumplen con requisitos de seguridad establecidos en **reglamentos técnicos** o medidas sanitarias. En virtud a la reglamentación de la Ley 1480, si el Ministerio de Comercio e Industria recibe una advertencia de un importador o de un fabricante del producto inseguro, se realiza el proceso para retirar el bien del mercado. Lo anterior se manifiesta para resaltar que en Colombia ya existe la prohibición de comercializar bienes que no cumplan con los correspondientes reglamentos. Efectivamente ya se han desarrollado amplias mejoras a la tecnología de las motocicletas que disminuyen el riesgo de siniestralidad.

En este marco, el Ministerio de Transporte ya estableció un periodo de transición para garantizar que no se comercialicen en el futuro aquellas motocicletas que no tengan la tecnología de frenado que se propone en el proyecto de Ley, a través de la Resolución

20223040062115 "Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta", que tiene por objeto expedir el reglamento técnico que establece los requisitos aplicables a los sistemas de frenado, destinados a vehículos automotores tipo motocicleta que se comercialicen en Colombia, con el objetivo de prevenir o minimizar riesgos para la salud y la seguridad humana, así como prevenir prácticas que puedan inducir a error a los consumidores, dispone entre otros aspectos los siguientes:

"Artículo 6. Requisitos técnicos específicos, normales y ensayos aplicables. Se establecen como requisitos y ensayos para los productos regulados en el presente reglamento técnico los siguientes:

(...) 6.4 Obligación de sistemas avanzados de frenado ABS o CBS Las motocicletas nuevas de categorías L3 deberán incorporar sistemas de frenado ABS o CBS de acuerdo con los plazos previstos en el artículo 19 de la presente resolución. Los vehículos nuevos de las categorías vehiculares indicadas en el presente artículo deberán superar los ensayos especificados en los numerales 6.2 o 6.3, según aplique, para todos los tipos de sistema de frenado que el productor instale en el vehículo (disco o tambor, con sistemas CBS o ABS), de acuerdo con el plazo previsto en el artículo 19 de la presente resolución.

Artículo 19. Vigencia. De conformidad con lo señalado en el numeral 2.12 del artículo 2 (elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos por instituciones del gobierno central) del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y con el numeral 12 (entrada en vigencia) del artículo 10 de la Decisión 827 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente acto administrativo empieza a regir una vez finalizados los treinta y seis (36) meses, contados a partir de la publicación de la presente resolución en el diario oficial.

Así mismo, las motocicletas deberán incorporar los sistemas de frenado establecidos en el numeral 1 del presente artículo, a partir de la fecha y para el rango de motocicletas allí contemplado. Posteriormente, deberán incorporar el sistema de frenado ABS en los plazos previstos en el numeral 2 del presente artículo para los rangos de motocicletas definidos en dicho numeral.

1. A partir de los treinta y seis (36) meses contados desde la publicación de la presente resolución en el diario oficial, las motocicletas deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

Motocicletas cuyo cilindraje sea mayor a 50cc y menor a 150cc o potencia nominal mayor a 4kW y menor o igual a 11kW deberán contar con sistema de frenado CBS o ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6.

Motocicletas con cilindraje mayor o igual a 150cc o potencia nominal mayor a 11 kW deberán contar con sistema de frenado ABS y cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6 de la presente resolución, según aplique.

2. A partir de los cincuenta y cuatro (54) meses contados desde la publicación de la presente resolución en el diario oficial, todas las motocicletas con cilindraje mayor a 125 cc deberán contar con sistema de frenado ABS y

cumplir los requerimientos técnicos establecidos en el artículo 6 de la presente resolución, según aplique.

Las motocicletas con cilindraje mayor a 125cc y menor a 150cc deberán dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 1 del presente artículo a partir del plazo allí indicado. Una vez se alcance la fecha contemplada en el presente numeral, deberán cumplir con lo aquí estipulado.

A la fecha de cumplimiento del plazo indicado en el presente numeral, las motocicletas con cilindraje mayor o igual a 150cc o potencia nominal mayor a 11 kW ya deberán contar con sistema de frenado ABS de conformidad con lo establecido en el numeral 1 de este artículo.

Parágrafo. Durante los doce (12) meses siguientes a la fecha en la cual empieza a regir la presente resolución, se podrán comercializar en el país vehículos tipo motocicleta nuevos cuya fabricación, ensamble en Colombia o importación a Colombia, se haya realizado antes de la fecha en la cual empieza a regir el presente reglamento técnico, sin que se les exija el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta resolución. Los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta".

Para efectos de la aplicación de este parágrafo, el fabricante o importador deberá conservar y presentar a la autoridad de vigilancia y control competente, los documentos probatorios que demuestren que el producto se fabricó en el país o se importó al país antes de la fecha en que empezó a regir el presente reglamento técnico.

Todo lo anterior se expone, para establecer que en Colombia ya existe todo un marco normativo para establecer una fecha límite para la comercialización de motocicletas que no tengan la tecnología que el proyecto de Ley pretende implementar.

4. Propone medidas para la implementar la obligación del uso de cinturones de seguridad en todas las sillas (puestos) del vehículo en un tiempo máximo de dos años; el uso obligatorio de sistemas de retención infantil para los niños menores de 12 años o de una talla inferior a 150 cms y la prohibición del su transporte de menores de 12 años en sillas delanteras sino tienen dicha estatura. Para ello, incorpora en el Código Nacional de Tránsito los conceptos de sistemas de retención, sistemas reforzados de retención infantil y sistemas de sujeción, bajo la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, e incorpora las sanciones para el incumplimiento de tales obligaciones. En la última versión se incluyó un artículo (18), que contiene disposiciones contrarias a las planteadas en la primera parte del texto en relación al cinturón de seguridad, permitiendo que los mayores de diez (10) años puedan viajar en el asiento delantero del vehículo, cuando usen cinturón (en la primera parte se había que deben ser mayores de 12 años), y se permite el transporte de niños menores de dos (2) años sin silla de seguridad si viajan con otros pasajeros mayores de edad, también propone que a los vehículos modelo 2004 en adelante, 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.

En la actualidad el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, dispone el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo, prohíbe el transporte de niños menores de 10 años en el asiento delantero, y

permite el transporte de niños sin sistemas de retención infantil cuando se transporten en compañía de un adulto. Además, solo obliga el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros a partir de los vehículos fabricados en el año 2004, de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Transporte. El uso obligatorio del cinturón de seguridad en los automóviles, introducido por primera vez Europa a principios de la década de 1970, ha salvado millones de vidas en el mundo en los últimos 50 años.

Según la Organización Mundial de la Salud, el uso del cinturón de seguridad por los ocupantes de los asientos delanteros de los vehículos reduce el riesgo de lesiones mortales en un 45-50% y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25%.

Las especificaciones técnicas de uso e instalación del cinturón de seguridad se derivan del Reglamento Nº 16 de la ONU, que entró en vigor el 1 de diciembre de 1970.

Por su parte, la Dirección de tráfico de España sobre el uso de sistemas de retención infantil, publicó en su revista (<https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/l-XVI-ESP-GUIA-SIST-RETENCION-WBOP.pdf>). El artículo "sistemas de retención infantil imprescindibles para su seguridad", afirmando que el uso de cinturones de seguridad reduce en un 50% el riesgo de muerte y un 75% las lesiones, además asegura que "los menores deben viajar correctamente sentados en un sistema de retención infantil (SRI) adecuado a su talla y peso. los expertos indican que el 75% de las muertes infantiles y el 90% de los daños graves que se producen en un accidente de tráfico se podrían evitar si los más pequeños viajaran en su correspondiente sillita". En tal sentido el proyecto representa una gran oportunidad para garantizar la seguridad vial de los niños que se transportan en vehículos de 4 ruedas, quedando pendiente establecer medidas que eviten el transporte de niños en motocicleta ya que no existe un sistema de retención o elemento alguno que pueda proteger la vida de los menores en este tipo de vehículos, cuando un ocupante ni siquiera alcanza el apoyapiés, queda en total peligro.

5. En relación con la conducción de motocicletas y bicicletas, adiciona el Código Nacional de Tránsito para que exista la obligación de las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas que serían adicionales a la infraestructura vial existente, establece el conteo obligatorio de las motocicletas que atraviesen el peaje.

En relación con el diseño y uso de carriles preferenciales en Colombia no existen estudios que concluyan la disminución de la siniestralidad respecto de las motocicletas cuando transitan en carriles especiales.

En cuanto a las bicicletas, el uso de carriles preferenciales ha mejorado la movilidad en algunas ciudades y si se puede evidenciar que el uso de estos carriles protege la vida del ciclista. Sin embargo, es necesario destacar, que la instalación de carriles exclusivos no puede significar la segregación de los ciclistas. Con la expedición de la Ley 1811 de 2016, Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito, los ciclistas además de tener prelación,

pueden compartir la vía con otros vehículos, sin importar que existan o no carriles preferenciales.

6. Modifica el parágrafo el parágrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022 con el fin de limitar de velocidad máxima, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina a 30 kilómetros por hora de manera general y de 20 kilómetros por hora en ciclovía o cicloruta.

La Ley 2251 estableció que en las vías urbanas las velocidades en ningún caso, podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora y en zonas escolares y residenciales treinta (30) kilómetros por hora. Sin embargo, el parágrafo 1 dispone que las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h. Con lo anterior, es evidente que debe reformarse la norma para que el límite de velocidad de las patinetas y bicicletas efectivamente se reduzca para hacerlo mucho más seguro.

B. Bloque relacionado con la licencia de conducción

1. Propone modificaciones a los trámites asociados a la obtención de la licencia de conducción, permitiendo que el examen médico previo a la obtención se realice "cualquier profesional con tarjeta profesional vigente para su área de experticia", señalando que los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de caducidad de 8 años, y que el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, elaborará un programa general de formación académica teórico y práctico para obtener la licencia de conducción, que tendrá una duración entre tres y doce meses. Reduce la vigencia de la primera licencia de 10 a 2 años y establece que para los conductores "noveles" el trámite de renovación sea gratuita y que el Ministerio reglamente nuevamente lo relacionado con lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción.

Desde la expedición de la Ley 769 de 2002, la aptitud física, mental y de coordinación motriz son evaluadas por los Centros de Reconocimiento de Conductores, que a su vez han sido auditados por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), bajo normas y estándares técnicos, esto hace del examen un ejercicio estandarizado y se limita la subjetividad que puedan tener los profesionales de la salud que intervienen.

Si bien aún existen falencias en el proceso de evaluación, el proceso se ha fortalecido al haber pasado de un simple certificado médico a una evaluación certificada en el marco de una norma técnica y con la evaluación reglada de varios profesionales expertos en diferentes materias, bajo una amplia reglamentación, que va desde la idoneidad de los profesionales, hasta la regulación tarifaria a cargo del Ministerio de Transporte. La expedición de certificados por "cualquier profesional", impide no solo el control de dicha actividad, sino que también podría representar un retroceso en los mecanismos para garantizar la idoneidad de los conductores. Por lo que la propuesta no se considera viable para mejorar la seguridad vial.

C. Bloque de acciones estatales:

7. Establece la obligación de la Supertransporte, en conjunto con el Ministerio, de expedir un **protocolo obligatorio para el transporte escolar** en el que, como mínimo se tenga en cuenta el uso de los sistemas de retención y las condiciones de seguridad, que establezca condiciones especiales para el transporte escolar, en zonas de difícil acceso, así como la *Posibilidad* para el Gobierno Nacional, del diseño de un programa que garantice la gratuidad desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativo, en el que se reconozcan las particularidades geográficas y culturales.

Al respecto, es necesario destacar que la movilidad escolar segura debe predicarse en todos los modos de transporte, no necesariamente es motorizada. Sobre el transporte escolar, la Ley 2033 de 2020, *Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso*, estableció una excepción que será otorgada por el Ministerio de Transporte para que los municipios puedan contratar *personas naturales y/o jurídicas*, con el propósito de prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales de transporte y bajo el régimen de contratación pública, en lugares donde se requieran medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación de la población, norma que ya fue reglamentada y que en gran medida tiene como propósito reconocer las particularidades geográficas y culturales de las regiones. Sobre el transporte o movilidad escolar es procedente destacar que todas las acciones para proteger la vida de los escolares son necesarias, en tal sentido debe tenerse en cuenta no sólo el transporte motorizado, sino también existir medidas que protejan a los escolares que asisten a las instituciones caminando o en otros medios transporte.

8. Ordena la obligación de **georreferenciar los siniestros viales a través** de los Informes Policiales de Tránsito – IPAT que se registran en el RUNT, ordenando que el Ministerio de Transporte garantice que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten la información de la siniestralidad y que a su vez, el Ministerio de Salud y Protección Social garantice a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, también de forma gratuita.

El artículo 144 de la ley 769 de 2002, dispone que, en caso de un siniestro vial, la autoridad que acuda deberá levantar un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, que deberá contener entre otras cosas el lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho. El Ministerio de Transporte reglamentó dicho Informe (IPAT- Informe Policial de Accidentes de Tránsito), a través de la resolución 11268 de 2012, en la que se exige a quien tiene la obligación de diligenciarlo, establecer las coordenadas del siniestro. De conformidad con la RAE, Georeferenciar, es *asignar a un punto una ubicación espacial concreta en un sistema de coordenadas geográficas*. Respecto de la necesidad de compartir información entre entidades, el artículo 113 de la Constitución Política, consagra como base fundamental de la organización de los poderes públicos y de las relaciones jurídicas entre ellos, la exigencia de su colaboración armónica, en estos términos, que en

pueden ser practicadas por terceros que les presten servicios a los vigilados, es decir no podrían ser *“juez y parte”* de las actividades de vigilancia.

11. En la última versión del proyecto se incorporó un artículo (modificatorio del actual artículo 72 de la Ley 769 de 2002), para crear reglas especiales para la inmovilización y **remolque de vehículos inmovilizados**, estableciendo la posibilidad en las vías rurales para que vehículos diferentes a grúas puedan remolcar a otro. **Sería posible transportar varias motocicletas** inmovilizadas al tiempo siempre y cuando se controle de parte de la autoridad de tránsito dicha capacidad y **sólo cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar** y ordena que el **cobro sea ser dividido en partes iguales**, es decir entre los propietarios de las motocicletas inmovilizadas.

Sobre el uso de grúas, el artículo 72 de la Ley 769, no dispone situaciones especiales para la movilización de vehículos inmovilizados. Al respecto, se deben tener en cuenta que existen municipios que desarrollan la inmovilización con vehículos oficiales (propios), además la responsabilidad de lo que le suceda al vehículo ya se encuentra en cabeza del Organismo de Tránsito, ya sea que se haga directamente por la entidad, o por que se contrate, sobre los costos que pudieran generarse, si el servicio es contratado, la estructuración de los contratos y su ejecución, dependen de las particularidades de cada municipio, la disponibilidad o uso que se le dé a los vehículos (Grúas) y en general a las particularidades de la operación, con lo cual pareciera que una medida con carácter de Ley pudiera afectar las operaciones realizadas por las autoridades para el cumplimiento de sus funciones.

12. Crea una **ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito** a cargo del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social para promover los mecanismos efectivos de acceso a programas que incentiven asistencia psicosocial, atención en salud, generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.

La Ley 1702 de 2013, estableció como función de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Entre otras, ejercer como función. *“7.6. Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito ECAT”*. De lo anterior se colige que ya existe disposición legal que contempla un programa de atención a víctimas. Además, el Decreto 1430 de 2022, Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2023”, establece que dentro de las áreas de acción y objetivos del plan se encuentra la de mejorar el acompañamiento a las víctimas en su numeral 4, si:

ARTÍCULO 2. Áreas de acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, así: la Agencia Nacional de Seguridad Vial Atención integral a las víctimas de siniestros viales

lo esencial se encontraban en la Carta de 1886 así: *“Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines”*. En desarrollo de este mandato constitucional, el artículo 6° de la ley 489 de 1998 define el principio de coordinación en estos términos:

“Artículo. 6° Principio de coordinación. En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades estatales para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares.”. Lo anterior se destaca para resaltar que existiendo a o no disposición legal sobre la información de los informes (IPAT), ya existe un marco normativo que obliga a las entidades a trabajar armónicamente y compartir la información requerida para el ejercicio de funciones.

9. Propone la posibilidad de que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estructure un **modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales** que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial **con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial**, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.

La propuesta constituye un modelo de colaboración “optativo”, para que la Agencia analice si resulta procedente o no, financiar la ejecución de los planes, sin embargo, se requiere que el Ministerio de Transporte como encargado de establecer las políticas en materia de Transporte, fije unas reglas para garantizar la realización de convocatorias y sus correspondientes reglas de tal forma que sea conocido por los municipios y se generen incentivos con la participación.

10. Dispone que **Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte**, puesto en marcha en virtud de los artículos 22 de la Ley 2050 de 2020, el artículo 15 de la Ley 2251, se amplíe a todos los vigilados, prohibiendo la participación o intermediación estos mecanismos a quienes tengan el carácter de vigilado y propone una metodología para determinar la tarifa de estos sistemas de vigilancia.

Sobre los sistemas de control y vigilancia, las Leyes 2050 de 2020 y 2251 de 2022, ya ordenaron a la Superintendencia de Transporte, adjudicar, bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de tales los sistemas. Además, señala que tales sistemas asegurarán y auditarán el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial, es procedente mejorar este tipo de controles, sin embargo, debe quedar claro que la realización de las actividades de control y vigilancia que desarrolla la Superintendencia no

1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).

3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).

Visto lo anterior, el programa que se pretende con el proyecto de Ley debe ajustarse a las anteriores disposiciones.

13. Crea el **centro nacional automatizado de detección y tratamiento de multas por infracciones a las normas de tránsito**, para ello establece que el **Gobierno Nacional reglamente las condiciones** para la creación y operación de un Centro Nacional Automatizado de Detección y Tratamiento de Multas por Infracciones a las Normas de Tránsito en las vías nacionales, que tendría como fines principales entre otros, la detección de infracciones, identificación de los de vehículos, notificación de infractores, gestionar el cobro y recaudo de las multas, señalando que la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará los puntos y tramos críticos para la instalación de los dispositivos de control, de acuerdo con los análisis de siniestralidad vial con resultado de muerte o lesión, disponiendo que **la competencia para conocer de tales faltas sea de la Superintendencia de Transporte y que los dineros recaudados ingresen al Presupuesto General de la Nación una vez descontado los costos para la operación del Centro**. Dicho Centro también operaría en las vías municipales y departamentales, urbanas y rurales de los entes territoriales, donde no existan Organismos de Tránsito o no tengan cobertura o capacidad los Cuerpos Operativos de Control, en cuyo caso se trasladará al municipio donde ocurrió la infracción el cincuenta por ciento (50%) del valor restante del recaudo.

El control es parte fundamental en la implementación de límites de velocidad más seguros, la Organización Panamericana de la Salud ha manifestado en diferentes escenarios que parte de un control efectivo consiste en complementar el control en vía de los agentes de tránsito, con sistemas de Detección Automática de infracciones, su principal propósito es la disuasión de comportamientos de riesgo, y deben entenderse como un instrumento para prevenir siniestros y aumentar el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, estos dispositivos no recaudan dinero, recaudan vidas. El propósito final es ubicarlas en puntos críticos de la malla vial donde han ocurrido siniestros históricamente, o en donde la exposición al riesgo de los actores vulnerables de la vía es elevada. Al respecto, se considera que la propuesta es acertada. Sin embargo, se proponen algunos cambios con el propósito de facilitar la operación de dicho Centro.

14. Establece un proceso de notificación del vencimiento del SOAT, al último propietario registrado, que debe reglamentar el Ministerio de Transporte.

En la actualidad más del 50% de los vehículos registrados en Colombia no cumplen con la obligación de adquirir el seguro obligatorio, como tampoco de la realización de la revisión técnica mecánica, el Ministerio de Transporte ha adelantado campañas en las que incluso se les envían mensajes a los propietarios, la propuesta puede reforzar las medidas para evitar el incumplimiento.

15. Ordena al Gobierno Nacional para diseñar una política pública de educación y prevención vial, que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector, que debe ser reglamentada en un periodo de 6 meses una vez expedida la Ley, así como formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación

Al respecto es importante destacar que la Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, incorporó los siguientes lineamientos frente a la educación vial, que fueron reglamentados por el Decreto Nacional 2851 de 2013, así:

"Artículo 3°. Educación Vial.
La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.
2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.
3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.
4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

Artículo 4° Adiciónese un literal (i) al artículo 13 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 13.
 Objetivos comunes de todos los niveles. Es objetivo primordial de todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructuradas encaminadas a:

- a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;

- b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los Derechos Humanos;
- c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;
- d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;
- e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;
- f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;
- g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo, y
- h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos;
- i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.

Artículo 5° Adiciónese un literal (f) al artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 14. Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con:

- a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política. Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;
- b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;
- c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;
- d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y
- e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad;
- f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

Parágrafo 1°.

El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios.

Parágrafo 2°

*. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos educativos a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

Artículo 6. Adiciónese un literal (k) al artículo 16 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 16.
 Objetivos específicos de la educación preescolar. Son objetivos específicos del nivel preescolar:

- a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;
- b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lecto-escritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;
- c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;
- d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;
- e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;
- f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;
- g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;
- h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;
- i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y
- j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud;
- k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, respeto a las normas y autoridades, y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.

Artículo 7°. Adiciónese un literal (l) al artículo 30 de la Ley 115 de 1994 y adiciónense dos literales, con los que el artículo 30 quedará así:

Artículo 30. Objetivos específicos de la educación media académica. Son objetivos específicos de la educación media académica:

- a) La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;
- b) La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;
- c) La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;

- d) El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;
- e) La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;
- f) El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;
- g) La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;
- h) El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), l) del artículo 22 de la presente ley;
- i) La formación en seguridad vial.

Con lo anterior queda evidenciado que ya existe un marco normativo con amplias medidas para fortalecer la educación vial en todos los niveles educativos.

16. También ordena política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA en los elementos de seguridad personal y su acompañante y la actualización de las características técnicas de señalización, de acuerdo a la normativa internacional vigente.

Teniendo en cuenta que las excepciones al pago del impuesto IVA, deberían se incorporados en una Ley tributaria, solicitaremos retirar la propuesta.

17. Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

El Decreto 1081 de 2015, Sector Presidencia de la República es determinante en señalar la planeación sobre la expedición de regulaciones que deben ser expedidas por los Ministerios y en general por los responsables de la regulación, así:

ARTÍCULO 2.1.2.1.20. Agenda regulatoria. Los ministerios y departamentos administrativos cabeza de sector publicarán en la sección normativa de sus sitios web, o en aquella que haga sus veces, y en cualquier otro medio de que dispongan para el efecto, a más tardar el 31 de octubre de cada año, un proyecto de agenda regulatoria con la lista de los proyectos específicos de regulación que previsiblemente deban expedirse en el sector durante el año siguiente.

La entidad responsable valorará los comentarios que durante el mes siguiente reciba de los ciudadanos y grupos de interés, y publicará la agenda regulatoria a más tardar el 31 de diciembre de cada año.

Copia de las agendas regulatorias de los ministerios y departamentos administrativos cabeza de sector se remitirá a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República dentro de los primeros cinco (5) días del mes de enero en archivo físico y electrónico.

En todos los casos, de manera previa a la publicación de un proyecto específico de regulación, la entidad originadora de la norma deberá constatar que el proyecto se encuentra incorporado en la agenda regulatoria. De dicha circunstancia se dejará constancia en la certificación de que trata el numeral 1.1 del artículo 2.1.2.1.6 del presente Decreto.

Los ministerios y departamentos administrativos cabeza de sector podrán introducir modificaciones a la agenda regulatoria, informándolas previamente a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República.

La agenda regulatoria, junto con las modificaciones, deberá permanecer visible durante todo el año en el sitio web de la entidad.

PARÁGRAFO. La agenda regulatoria deberá elaborarse por el servidor público responsable designado al interior de la entidad y presentarse en el formato suministrado por el Departamento Administrativo de la Función Pública."

ANÁLISIS TÉCNICO

A continuación, se analizan uno a uno los artículos propuestos y se desarrollan las posibles propuestas para consideración de los honorables congresistas.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO LEY NÚMERO 142 DE 2022 SENADO, 233 DE 2023 CÁMARA	PROPUESTA/COMENTARIO
<p>Artículo 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, teniendo en cuenta las condiciones diferenciales y específicas de cada región, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente</p>	No se realiza propuesta alternativa.

<p>peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.</p> <p>Artículo 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructura vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de las zonas urbanas y rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.</p> <p>Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p>Artículo 3º. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones: - Sistema de retención infantil (SRI): Conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes</p>	No se realiza propuesta alternativa.
<p>sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor. Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin.</p> <p>Las condiciones y características de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así: E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los</p>	<p>vehículos registrados que no cuenten con cinturones.</p> <p>Parágrafo 2. Quedan exceptuados de la instalación de cinturones de seguridad los vehículos de transporte masivo y/o colectivo municipal.</p> <p>Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos vehículos de servicio particular, los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.</p> <p>Las condiciones y características de los cinturones de seguridad y de las sillas de retención infantil, en los vehículos de servicio público, así como el desempeño del sistema de retención infantil para todo tipo de vehículos, así como las condiciones del transporte de niños en motocicleta, deben ser reglamentadas por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular".</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así: E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento</p>

<p>flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Está diseñado para reducir el riesgo del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo.</p> <p>- Sistema reforzado de retención infantil (SRIR): Dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</p> <p>- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.</p> <p>Artículo 4º Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82. Cinturón de seguridad. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de ocupantes superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas así la tarjeta de propiedad del vehículo señale un número superior de ocupantes.</p> <p>En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.</p> <p>PARAGRAFO: 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</p>	<p>Artículo 4º Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82. Con las excepciones que determine el Ministerio de Transporte, los vehículos automotores deberán contar con cinturones de seguridad en todas sus sillas, acorde con el número de ocupantes registrados para cada vehículo. En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros o acompañantes ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas y rurales.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación necesaria para la aplicación de la presente disposición, determinando entre otros aspectos los plazos y características técnicas para la instalación de los cinturones en los</p>
--	--

<p>sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor. Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin.</p> <p>Las condiciones y características de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así: E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los</p>	<p>vehículos registrados que no cuenten con cinturones.</p> <p>Parágrafo 2. Quedan exceptuados de la instalación de cinturones de seguridad los vehículos de transporte masivo y/o colectivo municipal.</p> <p>Artículo 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 82 A. Transporte de niños. En todos vehículos de servicio particular, los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin o mediante el cinturón de seguridad en caso de ausencia de dichos sistemas.</p> <p>Las condiciones y características de los cinturones de seguridad y de las sillas de retención infantil, en los vehículos de servicio público, así como el desempeño del sistema de retención infantil para todo tipo de vehículos, así como las condiciones del transporte de niños en motocicleta, deben ser reglamentadas por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las tecnologías y sistemas que brinden un mayor nivel de seguridad vial y vehicular".</p> <p>Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así: E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento</p>
---	--

<p>asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Artículo 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de retención y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo: La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.</p> <p>Artículo 7°. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional podrá diseñar un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos.</p> <p>Parágrafo. El programa a que se refiere el presente artículo, se articulará con los mecanismos de transporte, de carácter campesino, étnico y comunitario, obediendo y respondiendo a las particularidades geográficas y culturales de cada región del país.</p>	<p>delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Artículo 6°. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de retención y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.</p> <p>Parágrafo: La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.</p> <p>Artículo 7°. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional podrá diseñar un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos, que hará parte de las estrategias implementadas por el Ministerio de Educación y/o las entidades territoriales, para garantizar la permanencia y el acceso de los niños, niñas y jóvenes al sistema educativo.</p> <p>Parágrafo. El programa a que se refiere el presente artículo se articulará con los mecanismos de transporte, de carácter</p>	<p>ARTÍCULO 8°. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.</p> <p>Se deberá garantizar como mínimo el cumplimiento de los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección de peatones; Protección en caso de colisión frontal, lateral, trasera y contra un poste; Control electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención y Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire; Emisiones contaminantes y de CO2 de los vehículos. Para las tipologías clasificados según la Organizaciones de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además las relacionadas con Faldones para la prevención de penetración baja; Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.</p>	<p>campesino, étnico y comunitario, obediendo y respondiendo a las particularidades geográficas y culturales de cada región del país.</p> <p>Artículo 8°. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, el Ministerio de Transporte establecerá de manera gradual y progresiva los plazos y condiciones para que los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores cumplan con los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29, que de acuerdo al análisis técnico que desarrolle la Agencia Nacional de seguridad Vial se considere necesariamente aplicable para conseguir la reducción de la cantidad de víctimas por siniestros viales.</p>
<p>Artículo 9°. Modifíquese el parágrafo del artículo 5° de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional defina, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Artículo 10°. Modifíquese el parágrafo del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1°, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de un examen práctico de conducción y de una certificación aportada por el solicitante, con los debidos soportes, que permitan validar la capacidad de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización. La certificación de que trata el inciso anterior podrá ser emitida por cualquier profesional con</p>	<p>Artículo 9°. Modifíquese el parágrafo del artículo 5° de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional defina, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará los actos administrativos que contengan los aspectos relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Se solicita eliminar el artículo por considerar que desmejora las posibilidades de control y seguimiento; dejar la certificación a Cualquier profesional genera una disminución en las exigencias actuales, conforme al análisis jurídico expuesto anteriormente.</p> <p>Sobre la propuesta de "datos negativos", se resalta que las personas que no cumplen con los requisitos médicos, pueden solicitar la realización de un nuevo examen en cualquier tiempo, cuando sus condiciones se modifiquen, lo que sucede por ejemplo cuando inician un tratamiento médico, mejoran sus gafas, se someten a programas de rehabilitación, por ello, la propuesta es confusa y podría generar oposición al deber de pagar las multas de tránsito que, en todo caso cuentan con periodo de caducidad de un año y de prescripción de 5 años, es decir que actualmente existen normas más favorables.</p> <p>Sobre los programas de capacitación, ya existe Ley (1702 de 2013), que establece la articulación del Ministerio de Educación con el Ministerio de Transporte, para garantizar la educación vial en todos los niveles educativos,</p>	<p>tarjeta profesional vigente para su área de experticia. Los datos negativos reportados en el expediente vial tendrán un término de caducidad de 8 años, exceptuando las multas y sanciones por infracciones relacionadas con la conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias psicotrópicas.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a un año de entrada en vigencia de esta ley, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud, elaborará un programa general de formación académica teórico y práctico para obtener la licencia de conducción, que tendrá una duración entre tres y seis meses, y entre seis y doce meses cuando esta sea para la operación de un vehículo de uso público, industrial y comercial, con los respectivos niveles y la intensidad horaria para cada caso, que será implementado por las entidades públicas autorizadas en este artículo.</p> <p>Artículo 11. Adiciónese un parágrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Parágrafo 3°. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, los de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, en las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos actores vulnerables de la vía.</p> <p>La implementación de los carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.</p> <p>Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen adelante, en las vías concesionadas y no</p>	<p>además la Ley 1503 de 2011, contiene disposiciones especiales para cada nivel educativo. En todo caso, la duración de los cursos no garantiza la calidad de los mismos.</p> <p>Se solicita eliminar el artículo.</p> <p>En cuanto a los costos de la renovación, el Código Nacional de Tránsito establece en cabeza de los Consejos Municipales y Asambleas Departamentales, establecer las tasas que se cobran por los respectivos derechos. Por ello esta medida puede afectar los ingresos de los entes territoriales.</p> <p>Existe una imprecisión sobre la "gratuidad" de la renovación de la licencia de un "novel", esto por cuanto si realiza una "renovación", es porque ya no es "novel", es decir sería su segunda licencia.</p> <p>En la actualidad la facultad del Ministerio de Transporte para regular las categorías de las licencias de conducción y las restricciones de los conductores, es amplia y no requiere modificación</p>

<p>concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos motorizados de dos ruedas que atraviesan el peaje.</p> <p>Artículo 12. Adiciónese un parágrafo al artículo 9° de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así: (...)</p> <p>Parágrafo. Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.</p> <p>El Gobierno nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.</p> <p>Artículo 13. Modifíquese el parágrafo 1° del artículo 12° de la Ley 2251 de 2022.</p> <p>Parágrafo 1°. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovia y ciclorruta será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.</p>	<p>Se solicita eliminar el artículo. No existe evidencia técnica que demuestre la reducción de la siniestralidad de vehículos tipo motocicleta con la creación de carriles exclusivos.</p> <p>Adicionalmente establecer este tipo de obligaciones para TODOS los municipios iría en contravía con los principios del mismo proyecto de Ley que busca reconocer las diferencias en el territorio, especialmente en relación con su presupuesto.</p> <p>Respecto del conteo de las motocicletas, las concesiones viales recientemente estructuradas incluyen dicha obligación, en las demás se vienen revisando e implementando los mecanismos para su implementación</p> <p>Se solicita eliminar el artículo, ya se cuenta con una reglamentación que contiene las exigencias propuestas.</p>	<p>Artículo 14. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito (IPAT) deben realizar, de manera obligatoria, la identificación, diligenciamiento y el reporte de las coordenadas geográficas de cada siniestro vial al sistema RUNT. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos o tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).</p> <p>Parágrafo 1°. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de</p>	<p>Artículo 14. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito – IPAT, están obligados al reporte de la totalidad de los datos exigidos por el correspondiente formato adoptado por el Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a la Superintendencia de Transporte y a las entidades territoriales que lo soliciten. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos o tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).</p> <p>Parágrafo 1: Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), y demás sistemas de gestión de información de</p>
<p>lesionados, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.</p> <p>Parágrafo 2°. Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p> <p>Artículo 15. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas</p> <p>Artículo 16. Adicionar un inciso al Parágrafo del Artículo 22 de la Ley 2050 de 2020 del siguiente tenor: La Superintendencia de Transporte no podrá contratar la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de control y vigilancia con personas que directamente o por interpuesta persona, tengan el carácter de organismo de apoyo al tránsito, autoridad de tránsito o quienes en virtud de contratación o delegación, de acuerdo con lo previsto por el Código Nacional de Tránsito, presten o hayan prestado servicios durante los dos (2) años anteriores a la firma del contrato o convenio a algún organismo de tránsito.</p> <p>Artículo 17. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 72. Remolque y transporte de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por</p>	<p>lesionados, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.</p> <p>Artículo 15. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá estructurar un modelo de financiación <u>total o parcial</u> dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y/o fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la financiación, entre ellas las reglas para sus convocatorias, de manera tal que se incentiven el ejercicio de acciones efectivas para reducir la siniestralidad.</p> <p>Se solicita la eliminación del artículo, el servicio de grúa para vehículos inmovilizados debe corresponder a un análisis técnico, en el que se reconozcan las particularidades de cada ente territorial.</p>	<p>otro vehículo, solo para que despeje la vía. Las motocicletas solo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin. En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas: Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial. No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas. El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas. No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez. Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas inmovilizadas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías. En caso de transportar motocicletas inmovilizadas a tiempo el cobro del transporte deberá ser dividido en partes iguales.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.</p> <p>Artículo 18. Ruta de acompañamiento a víctimas de accidentes de tránsito. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los ministerios de Trabajo y Salud y Protección Social crearán una ruta de Acompañamiento a Víctimas de Accidentes de Tránsito, la cual deberá como mínimo promover los mecanismos efectivos de acceso a programas de terapia ocupacional, así como programas de asistencia psicosocial y de atención en salud. Además, la ruta contará con estrategias que tengan como finalidad la</p>	<p>La ruta de acompañamiento deberá armonizarse con las medidas que la Agencia Nacional de Seguridad Vial adopte en cumplimiento de la Ley 1702 de 2013 y del Plan Nacional de Seguridad Vial.</p>

generación de oportunidades laborales y programas educativos y de formación para el trabajo.	
Artículo 19. Educación y prevención. El Gobierno nacional tendrá un plazo de 6 meses para diseñar una política pública de educación y prevención vial que será aplicada a través del sistema educativo colombiano de acuerdo a las competencias del Ministerio rector.	Se solicita eliminar el artículo. Sobre los programas de capacitación, ya existe Ley (1702 de 2013), que establece la articulación del Ministerio de Educación con el Ministerio de Transporte, para garantizar la educación vial en todos los niveles educativos, además la Ley 1503 de 2011, contiene disposiciones especiales para cada nivel educativo. En todo caso, la duración de los cursos no garantiza la calidad de los mismos
Artículo 20. Actualización de señalización horizontal. El Ministerio de Transporte con el objetivo de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad vial deberá actualizar las características técnicas de señalización horizontal y pintura antideslizante, la cual deberá ser clara, intuitiva y segura, así como la demarcación de infraestructura vial en todas las carreteras del país, de acuerdo a la normativa internacional vigente	Sin observaciones.
Artículo 21. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, definirá una política que conlleve la reducción de los costos de los elementos de protección y seguridad de los motociclistas, en especial el IVA.	Se solicita eliminar el artículo, la modificación de los aranceles debe supeditarse a una norma de carácter tributario.
Artículo 22. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Sin observaciones.

ANÁLISIS FINANCIERO

En el análisis realizado encontramos que los programas de transporte escolar y apoyo a las víctimas que se proponen en el proyecto pueden articularse con el programa de permanencia que desarrollan las autoridades de educación, de manera tal que si se articulan los programas no se requiere aumentar los recursos.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Conforme se estableció en el análisis técnico de cada artículo que precede, respecto de los artículos 1,2,3 no se proponen alternativas puesto que se encuentran alineados a los objetivos de desarrollo sostenible adoptados por las Naciones Unidas.

Respecto de los artículos 4 y 5, sobre sistemas de protección (cinturones de seguridad y sillas de retención infantil), debido a que la implementación de estos equipos tiene un alto componente técnico, se propusieron algunas mejoras en el sentido de ampliar las facultades reglamentarias del Ministerio de Transporte, lo cual permitirá implementar los cambios de manera técnica, garantizando el menor impacto económico y maximizando los beneficios. Así mismo existen situaciones especiales por ejemplo para los vehículos de transporte masivo.

En relación con el artículo 6 sobre el protocolo para el transporte de niños al Colegio, se propone eliminar el límite de tiempo de reglamentación de 6 meses con el objetivo de permitir un tiempo suficiente para emitir la reglamentación técnica, ya que toda reglamentación debe agotar consulta con otras entidades, publicarse y atender observaciones, lo cual puede superar el límite establecido en el proyecto.

Se precisa en artículo 7, sobre programas para el transporte de niños en condición de vulnerabilidad, que Colombia ya cuenta con acciones efectivas que contienen estrategias para garantizar la permanencia escolar, con lo cual es necesario que los programas propuestos encuentren aplicabilidad en los mecanismos que en la actualidad existen para ofrecer de forma gratuita o por lo menos más económica, el transporte escolar con lo cual tales programas serán más seguros y se garantizará la seguridad en los existentes.

Respecto del artículo 8 y 9, se proponen cambios, si bien las Naciones Unidas recomiendan la adopción de reglamentos técnicos, también es necesario dejar en cabeza del Ministerio de Transporte, la adopción gradual y progresiva de los mismos.

Se solicita la eliminación de los artículos 10, 11, y 12. El artículo 10 permitiría que la certificación médica se otorgue sin control, por cualquier profesional de la salud, en la actualidad es un grupo de profesionales quienes dan una opinión basada en cada especialidad y es un proceso controlado. El artículo 11 es confuso puesto que una persona que renueva la licencia ya no sería un "conductor noble", además en la actualidad se renueva la licencia cada 10 años.

Se solicita la eliminación del artículo 12, por considerar que la existencia de carriles exclusivos depende tanto del presupuesto como de las prioridades que establezca un municipio en virtud de su autonomía territorial. Además, ya se cuenta con la normatividad necesaria para subir el estándar de motocicletas de manera escalonada.

Se propone una modificación al artículo 14, aunque ya en el formato adoptado se dispone la georreferenciación, es necesario dejar plasmado quien levanta el informe *georeferencia* el

lugar de forma tal que se evite la equivocación y se mejore la calidad de los datos para la toma de decisiones.

En cuanto al artículo 15, con el objeto de dar transparencia a un modelo de financiación que la Agencia decida ejecutar, se propone que las reglas y en especial la convocatoria se reglamente por el Ministerio, de manera tal que sea conocido en todo el país y se motive a los municipios más alejados para la posible aplicación para más municipios.

Sobre el artículo 16 del Sistema de Control y Vigilancia de la SUPERTRANSPORTE se solicita simplificar el artículo dejando claro que la aplicación de las leyes que rigen la materia y que establecieron la contratación de estos servicios, debe hacerse de forma tal que no se realicen actividades de vigilancia por parte de vigilados o de contratistas de vigilados, limitando su aplicación a los contratos celebrados los últimos dos años.

Se solicita eliminar el artículo 17 toda vez que es contrario a otros artículos del mismo proyecto.

Respecto de los programas de acompañamiento a las víctimas la Organización de las Naciones Unidas invita a los países miembros a establecer acciones positivas en favor de las víctimas por siniestros viales, con el objetivo de disminuir el impacto negativo en la familia, en especial el impacto económico que conlleva la muerte de personas en edad productiva. Considerando que ya existen normas que establecen la existencia de programas especiales, como lo es la ley 1702 de 2013, se solicita que los mencionados programas se articulen con otros que deben existir por mandato legal en cabeza de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el decreto del Plan Nacional de seguridad vial.

Sobre el artículo 19 se solicita su eliminación, ya que la Ley 1503 de 2011, política pública de educación en seguridad vial que además modificó la ley general de educación, establece la educación vial en todos los niveles educativos. Respecto al artículo 21 de beneficios tributarios para la disminución de tributos en los elementos de protección personal para motociclistas, tales medidas deben ser adoptadas en una norma de carácter tributario.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde. Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si No

VIABILIDAD DEL PROYECTO

Viable con las modificaciones propuestas al articulado _X_

Comentarios adicionales sobre la viabilidad del proyecto de Ley:

Atentamente,


WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
 Ministro de Transporte

CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 231 DE 2022 SENADO / 3,94 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en Viviendas de Interés Social (VIS), y Viviendas de Interés Prioritario (VIP).

<p>Bogotá D.C., mayo de 2024</p> <p>Secretario, JAIME LUIS LACOUTURE Secretario Cámara de Representantes CONGRESO DE LA REPÚBLICA Bogotá D.C.</p> <p>Representante HERNANDO GONZÁLEZ Ponente Cámara de Representantes CONGRESO DE LA REPÚBLICA Bogotá D.C.</p> <p>ASUNTO: Consideraciones al Proyecto de Ley No. 231 de 2022 – Senado/ 394 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en viviendas de interés social, vis, y viviendas de interés prioritario, vip”.</p> <p>Respetados Secretario y Representante, reciban un cordial saludo:</p> <p>El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, de conformidad con las funciones establecidas en su titularidad a través del Decreto 3571 de 2011¹, modificado por el Decreto 1604 de 2020², de manera atenta presenta sus consideraciones al Proyecto de Ley No. 231 de 2022 - Senado “Por medio del cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario esencial de gas natural en nuevas viviendas de interés social, VIS y viviendas de interés prioritario, VIP”, en los siguientes términos:</p> <p>Consideraciones Generales:</p> <p>En primer lugar, es pertinente mencionar que es competencia del Ministerio Vivienda, Ciudad y Territorio la formulación de políticas, planes, programas y regulaciones en materia de vivienda y financiación de vivienda urbana y rural, ordenamiento territorial en lo de su competencia, desarrollo urbano y territorial, así como los instrumentos normativos para su implementación. De este modo, este Ministerio considera importante manifestar que se comparte interés en promover e incentivar la transición energética, así como la opción de brindar condiciones adecuadas de habitabilidad para proyectos de vivienda de interés social y prioritaria.</p>	<p>Consideraciones al articulado:</p> <p>“ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las siguientes definiciones:</p> <p>Gas Natural: Es un hidrocarburo resultado de una mezcla de gases ligeros de origen natural. Contiene metano en una proporción de 75% al 95%. Normalmente incluye algunas cantidades variables de otros alcanos como el etano, propano, butano, nitrógeno, dióxido de carbono, sulfuro de hidrógeno, helio y argón.</p> <p>Conexión: Conjunto de bienes que permiten conectar a un usuario residencial con las redes de distribución de gas combustible. La conexión se compone de la acometida, medidor y el regulador.</p> <p>Red interna: Conjunto de redes, tuberías, accesorios y equipos que integran el sistema de suministro del servicio público al inmueble a partir del medidor. Para edificios de propiedad horizontal o condominios, es aquel sistema de suministro del servicio al inmueble a partir del registro de corte general, cuando lo hubiere.</p> <p>Gas Combustible por redes: Es cualquier gas que pertenezca a una de las dos familias de gases combustibles (gas natural y gas licuado de petróleo por redes) y cuyas características permiten su empleo en artefactos a gas, según lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC-3527, o aquellas que la modifiquen, sustituyan o complementen.</p> <p>Servicio Público Domiciliario de Gas Combustible por redes: Es la conducción de gas combustible a través de redes de tubería, desde las Estaciones Reguladoras de Puerta de Ciudad, o desde una Estación de Transferencia de Custodia de Distribución o desde un Tanque de Almacenamiento, hasta la conexión de un usuario, en concordancia con la definición del numeral 14.28 del Artículo 14 de la Ley 142 de 1994.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo (GLP): Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.”</p>
<p>De acuerdo con las definiciones propuestas en el presente Proyecto de Ley, este Ministerio recomienda incluir las definiciones realizadas por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, a través de diferentes resoluciones con relación a los siguientes conceptos:</p> <p>“ACOMETIDA: Derivación de la red local del servicio respectivo que llega hasta el registro de corte del inmueble. En edificios de propiedad horizontal o condominios, la acometida llega hasta el registro de corte general.</p> <p>MEDIDOR DE GAS: Dispositivo que registra el volumen de gas que ha pasado a través de él.</p> <p>SERVICIO PÚBLICO DOMICILIARIO DE GAS COMBUSTIBLE: Es el conjunto de actividades ordenadas a la distribución de gas combustible, por tubería u otro medio, desde un sitio de acopio de grandes volúmenes o desde un gasoducto central hasta la instalación de un consumidor final, incluyendo su conexión y medición”.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que estos conceptos son relevantes para el objetivo de este Proyecto de Ley, debido a que los mismos dan claridad y alcance a la definición del término “Conexión” para el servicio público domiciliario de gas combustible.</p> <p>“ARTÍCULO 3°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Esta Ley aplica para todos los proyectos VIS y VIP que se construyan en el país.”</p> <p>Con relación al ámbito de aplicación de este Proyecto de Ley, este Ministerio recomienda aclarar el del grupo poblacional al que se encuentra dirigido, con el fin de dar una mayor claridad a la norma para su cumplimiento.</p> <p>Así mismo, este Ministerio considera necesario detallar los requisitos de los hogares beneficiarios del subsidio, debido a que su redacción se encuentra redactado el subsidio aplicaría para los proyectos de vivienda VIS y VIP, sin importar la característica de su solicitante. Es decir, el proyecto estaría financiando la totalidad de construcciones VIS y VIP, considerando necesario enfocar el subsidio hacia el usuario final. En este sentido,.</p> <p>Es importante indicar que este ministerio, en coordinación con el ponente, la autora y el Ministerio de Minas y Energía, presentaron propuesta de articulado, que recoja los elementos arriba mencionados, presentando para este artículo la siguiente propuesta:</p> <p>“ARTÍCULO 3°. AMBITO DE APLICACIÓN. Esta ley aplica para los hogares que adquieran o construyan vivienda nueva VIS y VIP y soliciten el subsidio de</p>	<p>gas combustible por redes, que cumplan los requisitos de focalización que el Gobierno nacional reglamentará a través del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y el Ministerio de Minas y Energía.”</p> <p>“ARTÍCULO 4°. FINANCIACIÓN DE CONEXIÓN Y RED INTERNA. El Gobierno Nacional garantizará los recursos para subsidiar el 70% del valor de la conexión e instalación interna para el servicio público domiciliario de gas combustible por redes en las nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP. Dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley el Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo para hacer efectiva la entrega del subsidio a los usuarios beneficiarios.</p> <p>El 30% del valor de la Conexión se incluirá dentro de valor de la vivienda a financiar por parte de entidad financiera o a pagar por directamente por parte del usuario beneficiario.</p> <p>Parágrafo 1. El valor de la conexión e instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las viviendas VIS y VIP existentes a la entrada en vigencia de la presente Ley se podrá cubrir con recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento o del Fondo Único de Soluciones Energéticas, FONENERGÍA, siguiendo los procedimientos que apliquen para el acceso a recursos de estos Fondos.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Minas y Energía, o quien este delegue, establecerá (i) el valor máximo de la conexión y la red interna que será sujeto del subsidio del 70% y de la financiación del 30%; y (ii) los criterios y procedimientos para definir los proyectos de VIS y VIP sobre los cuales se garantizará el subsidio del 70%. Criterios de focalización que se determinarán en concordancia con el ingreso per cápita de la familia y la clasificación SISBEN.</p> <p>Parágrafo 3. Las presentes disposiciones deberán ajustarse a las metas del Gobierno Nacional y al Marco Fiscal de Mediano Plazo.”</p> <p>Referente a la financiación de conexión y red interna planteada en el Proyecto de Ley, en consideración a quienes pueden adquirir inmuebles destinados a vivienda de interés social y vivienda de interés prioritario, este Ministerio evidencia que el artículo 3 de la propuesta legislativa da alcance a la observación realizada.</p>

¹ Definiciones tomadas de la Resolución CREG 108 de 1997, modificada por la Resolución 46 de 2012-
https://gestornormativo.creg.gov.co/gestor/entorno/docs/resolucion_creg_0108_1997.html

<p>Por otra parte, en consideración con el aumento en los costos o gastos del proyecto arquitectónico o constructivo que pueden afectar el valor de las viviendas, si bien es cierto que la iniciativa legislativa señala que "(...) En ningún caso, el costo de lo subsidiado podrá ser trasladado al usuario, ni exceder el tope establecido por la ley para la financiación de VIS Y VIP de que trata la presente ley", esta entidad insiste en la repercusión que podría presentarse a la luz de la actual situación económica y las dinámicas del sector constructor, asociado a los topes del valor de la vivienda que se encuentran regulados actualmente.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que el aumento en los costos o gastos del proyecto arquitectónico o constructivo puede afectar el valor de las viviendas, generando que éstas superen el tope establecido por el Gobierno Nacional para las viviendas de interés social y de interés prioritario, ocasionando con ello, la pérdida de los subsidios y beneficios contemplados en el proyecto legislativo.</p> <p>Adicionalmente, con relación al costo de lo subsidiado, es menester evaluar el impacto que tiene el pago del 30 % del valor restante de la conexión de gas no subsidiada para el constructor, debido a que esta disposición podría afectar el cierre financiero de los proyectos y la materialización del derecho a una vivienda digna ya que conllevaría a desincentivar el desarrollo de este tipo de viviendas por parte de las empresas constructoras, promotores y desarrolladores de proyectos de vivienda, al considerarse económicamente inviables.</p> <p>Ahora bien, sobre la iniciativa de este artículo que establece que "(...) el Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo para hacer efectiva la entrega del subsidio a los usuarios beneficiarios", es pertinente manifestar que la misma no precisa la entidad de orden nacional a la que le correspondería la entrega del mencionado subsidio, por lo que es importante realizar las siguientes aclaraciones sobre la naturaleza del Subsidio Familiar de Vivienda (SFV) otorgado por este Ministerio, bajo el marco de sus competencias:</p> <p>Al respecto, es necesario traer a colación el artículo 6º de la Ley 3 de 1991, modificado por el artículo 28 de la Ley 1469 de 2011, el cual define al Subsidio Familiar de Vivienda como un aporte estatal en dinero o en especie, otorgado por una sola vez al beneficiario con el objeto de facilitar el acceso a una solución de vivienda de interés social o interés prioritario. Así mismo, el numeral 2.3 del artículo 2.1.1.1.1.1.2 del Decreto 1077 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio", modificado por el artículo 1 del Decreto 739 de 2021, definió al Subsidio Familiar de Vivienda como un aporte estatal en dinero que permite a los hogares acceder a una solución habitacional, bajo las diferentes modalidades previstas en esa norma.</p> <p>En este sentido, se entiende al Subsidio Familiar de Vivienda (SFV) como un instrumento orientado a facilitar una solución habitacional de vivienda a los hogares beneficiarios de menores ingresos. De ahí que el subsidio que se pretende otorgar para la conexión e instalación del servicio público domiciliario de gas natural en</p>	<p>nuevas viviendas VIS y VIP, no se enmarca en ninguna de las definiciones del Subsidio Familiar de Vivienda y por tanto, su asignación no podría quedar en cabeza de ninguna de las entidades otorgantes enunciadas en el artículo 2º de la Ley 3 de 1991.</p> <p>Frente a las redes internas, la superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, en diversos conceptos, la Ley 388 de 1997 establece que el ordenamiento del territorio debe posibilitar a los habitantes el acceso a los servicios públicos (definidos en la Ley 142 de 1994 como los de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica y gas combustible), y define entre los componentes de los planes de ordenamiento territorial la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos, así como la carga de infraestructura de comunicaciones y urbanizadores. En ese sentido, las normas relativas a la obligación de los constructores o urbanizadores para proveer las redes y activos de conexión respecto de los servicios de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica y gas, se refieren en primer lugar a los Planes de Ordenamiento Territorial y a la reglamentación propia de cada servicio, por lo que se considera que cuando se expida una licencia de urbanismo o construcción, se deberá considerar que servicios están disponibles en la zona, conforme a las normas vigentes en la materia, lo que establece que la instalación interna ya está incluida dentro de los costos de vivienda, por lo que no requiere un subsidio adicional, y se solicita que la ley promueva sólo el subsidio de la conexión.</p> <p>Es importante indicar que este ministerio, en coordinación con el ponente, la autora y el Ministerio de Minas y Energía, presentaron propuesta de articulado, que recoja los elementos arriba mencionados, presentando para este artículo la siguiente propuesta:</p> <p>"ARTÍCULO 4. FINANCIACIÓN DE CONEXIÓN. El Gobierno Nacional garantizará los recursos para subsidiar hasta el 70% del valor de la conexión para el servicio público domiciliario de gas combustible por redes en las nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP.</p> <p>Dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía reglamentará el mecanismo para hacer efectiva la entrega del subsidio a los hogares beneficiarios.</p> <p>El porcentaje restante del valor de la conexión se incluirá dentro del valor de la vivienda a financiar por parte de la entidad financiera o a pagar directamente por parte del hogar beneficiario. De conformidad con lo establecido en las disposiciones aplicables, en especial las relativas al régimen de servicios públicos y de los derechos de los usuarios.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Minas y Energía, o quien este delegue, establecerá el valor máximo de la conexión que será sujeto del subsidio hasta del 70% y de la financiación del restante o a cargo del hogar beneficiario cuando no se requiera.</p>
<p>Parágrafo 2: El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio establecerán los criterios y procedimientos para definir los hogares que adquieran o construyan vivienda nueva VIS y VIP y soliciten el subsidio de conexión de gas combustible por redes sobre los cuales se garantizará el subsidio hasta el 70%.</p> <p>Parágrafo 3. Las presentes disposiciones deberán ajustarse a las metas del Gobierno Nacional y, al marco de gasto de mediano plazo y al marco Fiscal de Mediano Plazo, sujeto a la disponibilidad presupuestal".</p> <p>"ARTÍCULO 5. ENTREGA DE CONEXIÓN E INSTALACIÓN INTERNA. Cuando el Gobierno Nacional haya subsidiado el valor de la conexión y la instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las nuevas viviendas VIS y VIP en los términos establecidos en el Artículo 3, los constructores de dichas viviendas deberán entregarlas con las respectivas conexiones e instalaciones.</p> <p>En ningún caso, el costo de lo subsidiado podrá ser trasladado al usuario, ni exceder el tope establecido por la ley para la financiación de VIS Y VIP de que trata la presente ley."</p> <p>Este Ministerio se permite recomendar que para los casos en que la vivienda no cuente con una disponibilidad inmediata de acceso al servicio, se pueda realizar la entrega de la vivienda con su respectiva conexión, para que en un futuro cuando se cuente con la disponibilidad del servicio, la vivienda entregada tenga el acceso de la instalación para su conexión.</p> <p>Como se indicó en el artículo precedente, las redes internas son obligatorias en la construcción de vivienda, siendo un criterio mínimo para la obtención de la licencia de construcción, por lo que se sugiere que el artículo solo haga referencia a la conexión.</p> <p>ARTÍCULO 6. MEJORA EN CALIDAD DE VIDA DE USUARIOS VIS Y VIP. El Gobierno Nacional a través de Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio emitirá planes y programas que fomenten distintos usos del gas combustible por redes como calefacción y refrigeración por parte de usuarios residenciales en viviendas VIS y VIP.</p> <p>En cuanto al artículo 6º de la propuesta legislativa, relativa a la emisión de planes y programas que fomenten el uso de gas natural por parte de este Ministerio, es</p>	<p>pertinente señalar que, bajo el marco del Decreto Ley 3571 de 2011, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, es un órgano de gestión encargado de fijar o formular las políticas a nivel nacional, en materia de vivienda, desarrollo urbano, ordenamiento territorial y uso del suelo, así como en materia de agua potable y saneamiento básico, y en este sentido, tiene la función de "formular las políticas sobre renovación urbana, mejoramiento integral de barrios, calidad de vivienda urbana y rural, urbanismo y construcción de vivienda sostenible, espacio público y equipamiento", de allí que no se considera factible asignar a este Ministerio la función de emitir planes y programas que fomenten el uso del gas combustible. Como consecuencia de lo anterior, se recomienda delegar dicha función al Ministerio de Minas y Energías a través de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, por funcionalidad y competencias.</p> <p>En igual sentido, es preciso señalar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto 030 de 2022, "por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Minas y Energía", corresponde a su cargo la función de establecer el uso de los servicios públicos de distribución domiciliaria de energía eléctrica y de gas combustible.</p> <p>En consecuencia, la implementación de cualquier plan o proyecto que tenga como fin fomentar el uso del gas natural en viviendas VIS o VIP, no podría, por competencia, quedar en cabeza del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.</p> <p>Ahora bien, este Despacho considera procedente traer a colación que de conformidad con los artículos 2.1.1.1.1.5 y 1.2.1.1.2 del Decreto 1077 de 2015, el Fondo Nacional de Vivienda – FONVIVIENDA, adscrito al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, tiene como objetivo principal la ejecución de las políticas del Gobierno Nacional en materia de vivienda de interés social, así como la atención de la postulación de hogares y la asignación de Subsidios Familiares de Vivienda de Interés Social dirigidos prioritariamente a la población más vulnerable, incluida la asignación del Subsidio Familiar de Vivienda en suelo rural a partir del año 2020.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, en todos los proyectos de vivienda que tienen asignación de Subsidios Familiares de Vivienda por parte de FONVIVIENDA, se promueve de carácter obligatorio que las viviendas a entregar cuenten con las instalaciones y conexiones para el servicio de gas combustible, razón por la cual el artículo 6 del este proyecto legislativo no se considera procedente.</p> <p>Es importante indicar que este ministerio, en coordinación con el ponente, la autora y el Ministerio de Minas y Energía, presentaron propuesta de articulado, que recoja los elementos arriba mencionados, presentando para este artículo la siguiente propuesta:</p> <p>"ARTÍCULO 6º. FOMENTO DE OTROS USOS. El Gobierno Nacional a través de Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio fomentará distintos usos del gas combustible por redes como la instalación de</p>

al menos un punto de conexión adicional con el fin de que los hogares residenciales en viviendas VIS y VIP puedan acceder a la instalación de otros usos."

Con los comentarios expuestos, esperamos contribuir en la gestión legislativa y quedamos a su disposición para atender cualquier inquietud.

Cordialmente,

Juan Pablo Serrano C.
JUAN PABLO SERRANO CASTILLA
 Viceministro de Vivienda (E)

CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DEL TRABAJO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 391 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se establece un programa solidario para la protección social de los adultos mayores más vulnerables y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., Colombia, 24 de mayo de 2024

Doctor
RICARDO ALFONSO ALBORNOZ BARRETO
 Secretario General
 Comisión Séptima Constitucional Permanente
 Cámara de Representantes
 CONGRESO DE LA REPUBLICA
 Email: comision.septima@camara.gov.co
 Carrera 7 No. 8 – 68 Piso 5°
 Edificio Nuevo del Congreso
 Bogotá D.C.

Cordial saludo Dr. Albornoz.

ASUNTO: Radicado No.05EE202420000000026186. Solicitud de concepto Proyecto de Ley No. 391 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se establece un programa solidario para la protección social de los adultos mayores más vulnerables y se dictan otras disposiciones".

Una vez recibido el concepto por el área técnica, en este caso, por el Despacho del Viceministerio de Empleo y Pensiones, por ser de su competencia, con sus respectivos vistos buenos, de manera atenta remitimos el concepto respecto a lo propuesto en el Proyecto de Ley del asunto en los siguientes términos:

1. PRETENSIONES DEL PROYECTO DE LEY

Mediante el proyecto de Ley citado en el asunto, se pretende crear un programa de asistencia social exclusivamente para los adultos mayores colombianos (Artículo 2° del Proyecto) en condición de vulnerabilidad, mediante un subsidio monetario denominado: Renta Básica Solidaria (Artículo 4° idem). El valor de dicho subsidio asciende a la línea de pobreza extrema que certifique el DANE para el año 2023, el cual operaría paralelamente con el Programa Colombia Mayor, aunque excluyentes entre sí para un solo beneficiario; sin embargo, los beneficiarios de Colombia Mayor que no sean elegibles para la Renta Básica Solidaria continuarán recibiendo aquel subsidio hasta que cumplan los requisitos para beneficiarse de la referida renta. (Artículo 5° idem).

Respecto de la financiación del Programa, se indica que su estructura está integrada por los potenciales beneficiarios dentro del territorio nacional, administrado por el Ministerio del Trabajo; el programa se financiará con

recursos del Presupuesto General de la Nación y solidariamente con la Subcuenta de Subsistencia del Fondo de Solidaridad Pensional (Artículo 3°).

2. ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y DE LEGALIDAD

a. Naturaleza del Fondo de Solidaridad Pensional

En primer lugar, es necesario indicar que el Fondo de Solidaridad Pensional es una cuenta especial de la Nación, adscrita al Ministerio del Trabajo, sin personería jurídica y administrada mediante encargo fiduciario, creada por el artículo 25 de la Ley 100 de 1993, según el cual:

"Créase el Fondo de Solidaridad Pensional, como una cuenta especial de la Nación, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de trabajo y Seguridad Social, cuyos recursos serán administrados en fiducia por las sociedades fiduciarias de naturaleza pública, y preferencialmente por las sociedades fiduciarias del sector social solidario, o por las administradoras de fondos de pensiones y/o cesantía del sector social solidario las cuales quedan autorizadas para tal efecto por virtud de la presente ley"

"El Gobierno Nacional reglamentará la administración, el funcionamiento y la destinación de los recursos del fondo de solidaridad pensional, de acuerdo con lo previsto en la presente ley."

El Fondo de Solidaridad Pensional tiene por objeto ampliar la cobertura en el Sistema General de Pensiones, a través del subsidio a la cotización del mismo y a la protección de las personas en estado de indigencia o pobreza extrema, lo cual cumple a través de las Subcuentas de Solidaridad y de Subsistencia, respectivamente. Dichas subcuentas tienen su fuente de financiación en las cotizaciones adicionales realizadas por los aportantes al Sistema General de Pensiones y pensionados, conforme lo dispone el artículo 27 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 8° de la Ley 797 de 2003 y el artículo 6° del Decreto 3771 de 2007.

Valga referir que la Corte Constitucional en Sentencias C-243 de 2006, determinó que los programas financiados por el Fondo de Solidaridad son **"mecanismos de efectivización del principio de solidaridad permiten varios propósitos de socialización de los riesgos de invalidez, vejez o muerte de las personas menos favorecidas. Así por ejemplo, las pensiones futuras de quienes hoy en día cotizan con base en el salario mínimo en su momento se verán subsidiadas en aproximadamente un 49.1%.¹ También en aplicación del principio de solidaridad, con cargo al Fondo de Solidaridad**

¹ Este dato es tomado de la intervención del Ministerio de Hacienda dentro expediente D-4603, correspondiente al proceso que culminó con la Sentencia C- 967 de 2003, que declaró la constitucionalidad de la expresión "En ningún caso el ingreso base de cotización podrá ser inferior a un salario mínimo legal mensual vigente", contenida en el artículo 5° de la Ley 797 de 2003.

Pensional, se podrá ampliar la cobertura del sistema mediante el subsidio a los grupos de población que, por sus características y condiciones socioeconómicas, no tendrían acceso a los sistemas de seguridad social. Además, la subcuenta de subsistencia de dicho fondo, permitirá extender la protección a las personas en estado de indigencia o de pobreza extrema, mediante un subsidio económico” (Sentencia C-1054 de 2004).

b. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara y la Reforma Pensional 293 de 2023 S - 433 de 2024 Cámara.

El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se establece un programa solidario para la protección social de los adultos mayores más vulnerables y se dictan otras disposiciones” recoge en su totalidad el texto de los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 S - 433-2024 Cámara “Por medio de la cual se establece el sistema de protección social integral para la vejez, invalidez y muerte de origen común, y se dictan otras disposiciones” el cual fue recientemente aprobado en la Plenaria del Senado, y cuyos artículos en mención a continuación se relacionan con las mejoras de este último trámite legislativo:

“ARTÍCULO 3. ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE PROTECCIÓN SOCIAL INTEGRAL PARA LA VEJEZ, INVALIDEZ Y MUERTE DE ORIGEN COMÚN. El Sistema de Protección Social Integral para la Vejez, Invalidez y muerte de origen común, está estructurado por los siguientes pilares: Pilar Solidario, Pilar Semicontributivo, Pilar Contributivo que se integra por el Componente de Prima Media y el Componente Complementario de Ahorro Individual y el Pilar de Ahorro Voluntario, así:

Su estructura se detalla de la siguiente manera:

1. Pilar Solidario: Lo integran las personas colombianas residentes en el territorio nacional en condición de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad, conforme a la focalización que establezca el Gobierno Nacional, cuyas prestaciones se financiarán solidariamente con recursos del Presupuesto General de la Nación y con los recursos de la Subcuenta de Subsistencia del Fondo de Solidaridad Pensional, sin afectar los actuales beneficiarios del programa Colombia Mayor.

Este pilar está dirigido a garantizar una renta básica solidaria para amparar las condiciones mínimas de subsistencia de los adultos mayores pobres y de hombres mayores de 55 años con discapacidad o mujeres mayores de 50 años que sin ser considerados adultos mayores, poseen una pérdida de capacidad laboral igual o superior al 50% y no poseen una fuente de ingresos que garantice su vida digna y

reúnen los requisitos previstos por el artículo 17 de la presente ley; el cuál será administrado por el Departamento Administrativo de Prosperidad Social.

ARTÍCULO 17. CARACTERÍSTICAS DEL PILAR SOLIDARIO. Serán beneficiarias de la Renta Básica Solidaria las personas que cumplan con los siguientes requisitos:

- a. Ser ciudadano(a) colombiano(a);
- b. Tener mínimo sesenta y cinco (65) años de edad hombres y sesenta (60) años mujeres o ser hombre mayor de (55) años o mujer mayor de (50) años y poseer una pérdida de capacidad laboral igual o superior al 50%;
- c. Integrar el grupo de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad, conforme a la focalización que establezca el Gobierno Nacional;
- d. Acreditar residencia en el territorio colombiano mínimo de diez (10) años inmediatamente anteriores a la fecha de presentación de la solicitud para acceder a la Renta Básica Solidaria.
- e. No tener pensión.

El trámite de vinculación se realizará ante el Departamento Administrativo de Prosperidad Social, de conformidad con la reglamentación que se expida para el efecto.

Se reconocerá una Renta Básica Solidaria correspondiente como mínimo a la línea de pobreza extrema que se certifique para el año 2023, incrementada por la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) que certifique el DANE para el año 2024. A partir de la vigencia 2026, el valor de la Renta Básica Solidaria se actualizará anualmente a partir del primero de enero de conformidad con la variación en el IPC del año inmediatamente anterior certificado por el DANE.

Las personas beneficiarias del Programa Colombia Mayor que no sean elegibles para el beneficio del Pilar Solidario continuarán recibiendo el beneficio de Colombia Mayor y cuando cumplan los requisitos del Pilar Solidario accederán al mismo, sin que estos dos beneficios puedan coexistir simultáneamente para una misma persona.

Parágrafo 1: El Gobierno Nacional actualizará el valor de la línea de pobreza extrema certificada por el DANE que se toma como referencia para la determinación de la Renta Básica Solidaria, con la periodicidad que se determine en la reglamentación que expida sobre la materia. La Renta Básica Solidaria podrá mejorar en valor y cobertura, teniendo en cuenta los indicadores de crecimiento económico, la sostenibilidad de las finanzas públicas, entre otros, en consonancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Parágrafo 2: En ningún caso la Renta Básica Solidaria de que trata el presente artículo constituye una pensión.

Parágrafo 3: Serán beneficiarios de la renta básica solidaria las personas pertenecientes a los pueblos indígenas que se encuentren en el Censo registrado en el Ministerio del Interior. La edad para acceder al beneficio y los métodos de inclusión se reglamentará por el Gobierno Nacional en concertación con estas comunidades. Asimismo, el Gobierno Nacional establecerá estrategias pedagógicas y de divulgación diseñadas para la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal y palenquera con el fin de que se registren en el Censo y accedan a este beneficio.

Parágrafo 4: Los beneficios de que trata esta ley en favor de los adultos mayores se otorgarán sin perjuicio de la obligación de alimentos de que trata el código civil de los hijos respecto de sus padres adultos mayores.

Parágrafo 5: Serán beneficiarios de la renta básica solidaria las personas pertenecientes a las comunidades campesinas que se encuentren en el Registro Administrativo de Campesinado, el cual será creado por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural con acompañamiento técnico del DANE. Los métodos de inclusión se reglamentarán por el Gobierno Nacional en concertación con esas comunidades. Asimismo, el Gobierno Nacional establecerá estrategias pedagógicas y de divulgación diseñadas para la población campesina con el fin de que se registren en la encuesta y accedan a este beneficio.

Parágrafo 6: Serán beneficiarios de la renta básica solidaria las personas cuidadoras de personas con discapacidad que por el trabajo de cuidado que realizan no cuentan con ingresos propios, siempre y cuando no cumplan con los requisitos para acceder a los demás pilares y acrediten el requisito de edad y de focalización del pilar solidario. El Ministerio de Salud y Protección Social establecerá los criterios de acceso de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 2297 de 2023.

Pese a lo anterior, se observa que el proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, no cuenta con fuentes de financiación; mientras que, el proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023- 433 de 2024 Cámara dispone en su artículo 20 la obligatoriedad de realizar aportes adicionales destinados al Fondo de Solidaridad Pensional, recursos con los que se financiarán solidariamente las prestaciones del Pilar Solidario, tal como se observa de la lectura de su transcripción:

ARTÍCULO 20. OBLIGATORIEDAD Y MONTO DE LAS COTIZACIONES. La cotización al Pilar Contributivo será del 16% del Ingreso Base de Cotización. Los empleadores pagarán el 75% de la cotización total y los trabajadores el 25% restante.

Durante la vigencia de la relación laboral o del contrato de prestación de servicios, los(as) trabajadores(as) y sus empleadores(as), así como los(as) contratistas, los(las) independientes y rentistas de capital deberán efectuar cotizaciones obligatorias al Pilar Contributivo

1.Frente a la contribución obligatoria del 16% del Ingreso Base de Cotización, quienes tengan un Ingreso Base de Cotización igual o superior a cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) y menor a siete (7) smlmv tendrán a su cargo un aporte adicional destinado al Fondo de Solidaridad Pensional de uno punto cinco por ciento (1.5%) de su Ingreso Base de Cotización.

2.Frente a la contribución obligatoria del 16% del Ingreso Base de Cotización, quienes tengan un Ingreso Base de Cotización igual o superior a siete (7) smlmv y menor a once (11) smlmv tendrán a su cargo un aporte adicional destinado al Fondo de Solidaridad Pensional de uno punto ocho por ciento (1.8%) de su Ingreso Base de Cotización.

3.Frente a la contribución obligatoria del 16% del Ingreso Base de Cotización, quienes tengan un Ingreso Base de Cotización igual o superior a once (11) smlmv y menor a nueve (9) smlmv tendrán a su cargo un aporte adicional destinado al Fondo de Solidaridad Pensional de dos puntos cinco por ciento (2.5%) de su Ingreso Base de Cotización.

4.Frente a la contribución obligatoria del 16% del Ingreso Base de Cotización, quienes tengan un Ingreso Base de Cotización igual o superior a diez y nueve (19) smlmv y menor o igual a veinte (20) smlmv tendrán a su cargo un aporte adicional destinado al Fondo de Solidaridad Pensional de dos puntos ocho por ciento (2.8%) de su Ingreso Base de Cotización.

5.Frente a la contribución obligatoria del 16% del Ingreso Base de Cotización, quienes tengan un Ingreso Base de Cotización superior a veinte (20) smlmv tendrán a su cargo un aporte adicional destinado al Fondo de Solidaridad Pensional de tres por ciento (3.0%) de su Ingreso Base de Cotización.

Los(as) pensionados(as) que devenguen una mesada superior a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes y hasta veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, contribuirán para el Fondo de Solidaridad Pensional para la Subcuenta de Subsistencia en un uno por ciento 1%, y los que devenguen más de veinte (20) salarios mínimos contribuirán en un dos por ciento 2% para la misma cuenta.

En ningún caso la base de cotización en el Pilar Contributivo podrá ser inferior al monto del salario mínimo legal vigente, salvo para aquellas personas que cotizan por semanas, quienes lo harán sobre la correspondiente proporción.

Ahora, comoquiera que el proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, no cuenta con fuentes de financiamiento, se recomienda de manera respetuosa, solicitar concepto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para que se pronuncie sobre su viabilidad.

3. CONCEPTO SOBRE EL ARTICULADO

Articulado	Descripción	Observación
Artículo 1°.	Objeto. El programa Solidario para la protección Social de los adultos mayores más vulnerables tiene por objeto garantizar amparo contra las contingencias derivadas de la vejez, de los colombianos más vulnerables.	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el objeto del Pilar Solidario descrito en los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 - 433 de 2024 Cámara.
Artículo 2°.	Ámbito de aplicación. Programa Solidario solo será aplicable a los colombianos residentes en el país.	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el texto de los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara.
Artículo 3°.	Estructura del Programa Solidario para la Protección Social de los adultos mayores más vulnerables. El Programa Solidario para la Protección Social de los adultos mayores más vulnerables está estructurado por este pilar. 1. Pilar Solidario: Lo integran las personas colombianas residentes en el territorio nacional en condición de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad, conforme a la focalización que establezca el Gobierno Nacional, cuyas prestaciones se financiarán solidariamente con recursos del Presupuesto General de la Nación y con los recursos de la Subcuenta de Subsistencia del Fondo de Solidaridad Pensional. Este pilar está dirigido a garantizar una renta básica solidaria para amparar las condiciones mínimas de subsistencia de los adultos mayores pobres y será administrado por el Ministerio del Trabajo.	Se observa que el proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, no cuenta con fuentes de financiación; mientras que, el proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 - 433 de 2024 cámara, dispone en su artículo 20 la obligatoriedad de realizar aportes adicionales destinados al Fondo de Solidaridad Pensional, recursos estos con los que se financiarán solidariamente las prestaciones del Pilar Solidario, por tal motivo, se requerirá el correspondiente aval fiscal por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la presente iniciativa legislativa.

Artículo 4°.	Prestaciones del Programa Solidario para la Protección Social de los adultos mayores más vulnerables. Son prestaciones del Programa Solidario para la Protección Social de los adultos mayores más vulnerables: I. El Sistema de Protección Social Integral para la Vejez reconocerá y pagará la Renta Básica Solidaria en el Pilar Solidario en los términos de la presente ley.	Este proyecto no indica cómo se creará el Sistema de Protección Social Integral para la Vejez; por lo tanto, se estaría sujeto a la creación del Sistema de Protección Social Integral para la Vejez que estipula la reforma pensional.
Artículo 5°.	Características del Pilar Solidario <i>Serán beneficiarias de la Renta Básica Solidaria las personas que cumplan con los siguientes requisitos:</i> a. Ser ciudadano(a) colombiano(a); b. Tener mínimo sesenta y cinco (65) años de edad hombres y sesenta (60) años mujeres c. Integrar el grupo de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad, conforme a la focalización que establezca el Gobierno Nacional; d. Acreditar residencia en el territorio colombiano mínimo de diez (10) años inmediatamente anteriores a la fecha de presentación de la solicitud para acceder a la Renta Básica Solidaria. e. No tener pensión. <i>El trámite de vinculación se realizará ante el Departamento Administrativo de Prosperidad Social, de conformidad con la reglamentación que se expida para el efecto.</i>	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el texto de los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara.

	Se reconocerá una Renta Básica Solidaria correspondiente como mínimo a la línea de pobreza extrema que se certifique para el año 2023, incrementada por la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) que certifique el DANE para el año 2024. A partir de la vigencia 2026, el valor de la Renta Básica Solidaria se actualizará anualmente a partir del primero de enero de conformidad con la variación en el IPC del año inmediatamente anterior certificado por el DANE. Las personas beneficiarias del Programa Colombia Mayor que no sean elegibles para el beneficio del Pilar Solidario continuarán recibiendo el beneficio de Colombia Mayor y cuando cumplan los requisitos del Pilar Solidario accederán al mismo, sin que estos dos beneficios puedan coexistir simultáneamente para una misma persona.	
	Parágrafo 1: El Ministerio de Hacienda Crédito Público revisará y actualizará la línea de pobreza extrema con la periodicidad que se determine en la reglamentación que expida sobre la materia, en consonancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco Gasto de Mediano Plazo.	Sin observación. Le corresponde al Ministerio de Hacienda Crédito Público pronunciarse sobre ello.
	Parágrafo 2: En ningún caso la Renta Básica Solidaria de que trata el presente artículo constituye una pensión.	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el texto de los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara.

	Parágrafo 3: Serán beneficiarios de la renta básica solidaria las personas pertenecientes a los pueblos indígenas que se encuentren en el Censo registrado en el Ministerio del Interior. La edad para acceder al beneficio y los métodos de inclusión se reglamentará por el Gobierno Nacional en concertación con estas comunidades.	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el texto de los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara.
	Parágrafo 4: Los beneficios de que trata esta ley en favor de los adultos mayores se otorgarán sin perjuicio de la obligación de alimentos de que trata el código civil de los hijos respecto de sus padres adultos mayores.	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el texto de los artículos 3 y 17 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara.
	Parágrafo 6: Tratamiento Tributario: Los recursos del Pilar Solidario, gozan de exención de toda clase de impuestos, tasas y contribuciones de cualquier origen del orden nacional	Sin observación. El proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara, recoge el texto del artículo 84 del proyecto de Ley de reforma pensional 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara.
	Parágrafo 7: Reglamentación. El Gobierno Nacional deberá reglamentar la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación, sin perjuicio de que la facultad reglamentaria pueda ejercerse en cualquier momento para asegurar la adecuada implementación y cumplimiento de esta ley.	Sin observación.
	Parágrafo 8: La presente ley rige a partir de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Sin observación.

4. Concepto:

Acorde con lo dicho, consideramos inconveniente el Proyecto de Ley 391 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se establece un programa solidario para la

protección social de los adultos mayores más vulnerables y se dictan otras disposiciones”, pues, aunque resulta loable, debe tenerse en cuenta que la reforma pensional promovida por el Gobierno Nacional y que fue aprobada recientemente en Plenaria del Senado del Congreso de la República recoge las disposiciones necesarias para mejorar y garantizar la protección de todas las personas colombianas residentes en el territorio nacional en condición de pobreza extrema, pobreza y vulnerabilidad mediante un Pilar Solidario que cuenta con sus fuentes claras de financiación estipuladas en el artículo 20 del proyecto de Ley 293 de 2023 y 433 de 2024 Cámara, diferencia de la presente iniciativa, que requerirá el correspondiente aval fiscal por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Cordial saludo,


SORAYA PINO CANOSA
 Jefe Oficina Asesora Jurídica (E)

CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 395 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas de Paridad de Género en los niveles directivos de los órganos colegiados o “Ley Mujeres en Juntas Directivas”.

Radicación relacionada: 2024-ER-0172530

Bogotá

Doctor
RICARDO ALFONSO ALBORNOZ BARRETO
 Secretario Comisión Séptima
 Cámara de Representantes
 Edificio Nuevo del Congreso
 Bogotá D.C

Referencia: Concepto al proyecto de ley No. 395 de 2024 Cámara
 Radicado MEN 2024-ER-0172449

Respetado Doctor Albornoz, reciba un cordial saludo.

Con toda atención, me permito remitir el concepto del Ministerio de Educación Nacional sobre el proyecto de ley No. No. 395 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se establecen medidas de Paridad de Género en los niveles directivos de los órganos colegiados” o “Ley Mujeres en Juntas Directivas”

Desde el Ministerio de Educación Nacional estamos atentos a brindar toda la colaboración en las iniciativas legislativas que redunden en el mejoramiento de la educación del país.

Cordialmente,


ALEJANDRO ÁLVAREZ GALLEGO
 Viceministro de Educación Superior

Copia: Autores: H.R. Héctor David Chaparro

Concepto al proyecto de ley 395 de 2024 Cámara

“Por medio de la cual se establecen medidas de Paridad de Género en los niveles directivos de los órganos colegiados” o “Ley Mujeres en Juntas Directivas”

Objeto y motivación

La iniciativa tiene por objeto establecer medidas para que los órganos colegiados aumenten y garanticen de manera progresiva la paridad de género en aquellos espacios y cargos directivos y de toma de decisiones. En ese sentido, se pretende reducir o eliminar las brechas de género en las empresas y en el mercado laboral.

Esto con el propósito de crear condiciones que permitan potencializar el papel de la mujer en la sociedad, eliminando las barreras históricas y sociales que limitan su participación en las esferas de la vida pública y privada, así como la toma de decisiones en las esferas de injerencia de la actividad económica, empresarial, política de la sociedad.

I. CONSIDERACIONES TÉCNICAS Y JURÍDICAS

Con fundamento en las atribuciones conferidas por el Decreto 2269 de 2023, y en virtud del análisis realizado sobre la iniciativa objeto de consideración, el Ministerio de Educación Nacional emite el presente concepto en relación con los artículos del proyecto de ley que guardan pertinencia con el sector educativo, conforme se detalla a continuación

• Artículo 3.

“**Artículo 3° Paridad de género.** Los órganos colegiados deberán garantizar que exista paridad de género y participación de la mujer en la integración de las juntas directivas, consejos directivos, entre otros, así:

- Para el año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, un mínimo del 25% de los cargos directivos de los órganos colegiados.
- Para el segundo año de vigencia de la Ley, un mínimo del 35% de los cargos directivos de los órganos colegiados.
- Para tercer año de vigencia de la Ley, un mínimo del 45% de los cargos directivos de los órganos colegiados.
- A partir del cuarto año de vigencia de la Ley, un mínimo del 50% de los cargos directivos de los órganos colegiados.

Parágrafo 1. Las organizaciones de que trata el presente artículo contarán con 6 meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, para modificar sus estatutos, y demás normas internas para la conformación de lo aquí depuesto.

Parágrafo 2. Las reglas anteriores se deberán aplicar en forma paulatina, es decir, en la medida en que los cargos vayan quedando vacantes”.

Considerando la propuesta presentada, es pertinente señalar que, conforme a lo dispuesto en el artículo 69 de la Constitución Política y en los artículos 28 y 29 de la Ley 30 de 1992, las instituciones de educación superior (IES) gozan del principio de autonomía universitaria. En virtud de este principio, las IES tienen la facultad de "(...) darse y modificar sus estatutos, designar sus autoridades académicas y administrativas, crear, organizar y desarrollar sus programas académicos, definir y organizar sus labores formativas, académicas, docentes, científicas y culturales, otorgar los títulos correspondientes, seleccionar a sus profesores, admitir a sus alumnos y adoptar sus correspondientes regímenes y establecer, arbitrar y aplicar sus recursos para el cumplimiento de su misión social y de su función institucional".

Estas atribuciones encuentran su fundamento en el reconocimiento de la capacidad de autorregulación filosófica y autodeterminación administrativa inherentes a las instituciones de educación superior, y se derivan de la necesidad de garantizar que el acceso a la formación académica se lleve a cabo en un entorno libre de interferencias por parte del poder público, tanto en el ámbito académico como en la orientación ideológica, así como en la gestión administrativa y financiera del ente educativo.

La autonomía universitaria tiene como objetivo principal proteger el ejercicio de las libertades de cátedra, enseñanza, aprendizaje y opinión; así como la prestación del servicio público de la educación superior sin interferencias de los centros de poder ajenos al proceso formativo. Esta facultad busca prevenir la intromisión del poder público en la labor de las instituciones de educación superior como generadoras del conocimiento.

Para la Corte Constitucional, la autonomía universitaria representa una garantía institucional, destinada a asegurar que los estudios superiores no estén sujetos a ninguna forma de dirección, orientación, interferencia o confesionalismo por parte del Gobierno Nacional.

En la sentencia C-299 de 1994, el Tribunal Constitucional resaltó que el marco legal al que deben someterse las universidades establece límites precisos y concretos que impiden que la ley pueda extender sus regulaciones a la organización académica o administrativa de estas entidades de educación superior. Aspectos como la selección y clasificación de sus profesores, la admisión del personal docente, los programas de enseñanza, las labores formativas y científicas, la designación de sus autoridades administrativas y la gestión de recursos están excluidos de la interferencia del legislador, toda vez que su injerencia en estos asuntos constituiría una violación a la autonomía universitaria.

En esa lógica, es preciso mencionar que, las intervenciones admisibles a la autonomía se circunscriben al ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia del Estado sobre las instituciones universitarias colombianas, especialmente en lo que respecta a las universidades públicas. Estas intervenciones se limitan a un control que se traduce en una labor de supervisión sobre la calidad de la enseñanza, la gestión ordenada de la actividad institucional y el cumplimiento de la política educativa establecida y consagrada en la ley.

En suma, son las Instituciones de Educación Superior en el marco de su autonomía las llamadas a definir y modificar sus estatutos; así como designar sus autoridades académicas

y administrativas, sin más limitaciones que la que la ley les impone y en todo caso sin injerencia de agentes externos.

En consecuencia, y sin perjuicio del concepto que para el efecto emitan otras carteras ministeriales, el Ministerio de Educación Nacional recomendará adicionar un párrafo a la disposición contenida en el artículo 3 de la iniciativa legislativa.

III. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Educación Nacional reconoce la relevancia de la iniciativa examinada. Sin embargo, con el fin de que las normas sobre el sector educativo se agrupen de una manera armónica, razonada y suficiente en el ordenamiento jurídico colombiano, recomienda adicionar un párrafo 3 al artículo 3 del proyecto de ley con el fin de prevenir una posible vulneración del principio de autonomía universitaria.


El texto que se propone es:

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE	Propuesta de ajuste MEN
<p>“Artículo 3° Paridad de género. Los órganos colegiados deberán garantizar que exista paridad de género y participación de la mujer en la integración de las juntas directivas, consejos directivos, entre otros, así:</p> <p>a.) Para el año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, un mínimo del 25% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>b.) Para el segundo año de vigencia de la Ley, un mínimo del 35% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>c.) Para tercer año de vigencia de la Ley, un mínimo del 45% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>d.) A partir del cuarto año de vigencia de la Ley, un mínimo del 50% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>Parágrafo 1. Las organizaciones de que trata el presente artículo contarán con 6</p>	<p>“Artículo 3° Paridad de género. Los órganos colegiados deberán garantizar que exista paridad de género y participación de la mujer en la integración de las juntas directivas, consejos directivos, entre otros, así:</p> <p>a.) Para el año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, un mínimo del 25% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>b.) Para el segundo año de vigencia de la Ley, un mínimo del 35% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>c.) Para tercer año de vigencia de la Ley, un mínimo del 45% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>d.) A partir del cuarto año de vigencia de la Ley, un mínimo del 50% de los cargos directivos de los órganos colegiados.</p> <p>Parágrafo 1. Las organizaciones de que trata el presente artículo contarán con 6 meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, para modificar sus estatutos, y demás</p>

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE	Propuesta de ajuste MEN
<p>meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, para modificar sus estatutos, y demás normas internas para la conformación de lo aquí depuesto.</p> <p>Parágrafo 2. Las reglas anteriores se deberán aplicar en forma paulatina, es decir, en la medida en que los cargos vayan quedando vacantes.”</p>	<p>normas internas para la conformación de lo aquí depuesto.</p> <p>Parágrafo 2. Las reglas anteriores se deberán aplicar en forma paulatina, es decir, en la medida en que los cargos vayan quedando vacantes</p> <p><u>Parágrafo 3. Las Instituciones de Educación Superior en el marco de su autonomía podrán implementar lo dispuesto en el artículo.”</u></p>

CARTA DE COMENTARIOS DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 433 DE 2024 CÁMARA, 293 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se establece el Sistema de Protección Social Integral para la Vejez, Invalidez y Muerte de Origen Común, y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá, D.C.</p> <p>120</p> <p>Honorable Representante MARÍA EUGENIA LOPERA Presidenta Comisión Séptima Cámara de Representantes maria.lopera@camara.gov.co</p> <p>Honorable Representante MARTHA LISBETH ALFONSO JURADO Coordinadora ponente martha.alfonso@camara.gov.co</p> <p>Asunto: Concepto institucional del DANE al Proyecto de Ley 433 de 2024 Cámara – 293 de 2023 Senado.</p> <p>Honorables representantes:</p> <p>Reciban un atento saludo en nombre del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. En primer lugar, queremos manifestar que reconocemos la importancia del Proyecto de Ley 433 de 2024 Cámara – 293 de 2023 Senado "Por medio de la cual se establece el Sistema de Protección Social Integral para la Vejez, Invalidez y Muerte de Origen Común, y se dictan otras disposiciones", motivo por el cual se presentan a continuación, comentarios y sugerencias con el fin de fortalecer la discusión y trámite legislativo de esta iniciativa.</p> <p>En referencia específica al artículo 75 del texto de la ponencia del proyecto de ley indicado en el asunto, radicado para primer debate en la Comisión Séptima de la H. Cámara de Representantes, el cual señala:</p> <p>"ARTÍCULO 75. COMISIÓN TÉCNICA DE PROTECCIÓN SOCIAL INTEGRAL PARA LA VEJEZ. Créase la Comisión Técnica del Sistema de Protección Social Integral para la vejez la cual será la encargada de la coordinación, orientación y ejecución de las estrategias y planes de acción fijados en la Constitución y la Ley. La Comisión Técnica del Sistema de Protección Social Integral para la vejez estará integrada por:</p>	<p>1. El(la) <u>Ministra(o)</u> del Trabajo quien podrá delegar su participación en el(la) <u>Viceministro(a)</u> de Empleo y Pensiones, quien la presidirá.</p> <p>2. El(la) <u>Ministro(a)</u> de Hacienda y Crédito Público quien podrá delegar su participación en el(la) <u>Viceministro(a)</u> Técnico.</p> <p>3. El(la) <u>Director(a)</u> del Departamento Nacional de Planeación quien podrá delegar su participación en el(la) <u>Subdirector(a)</u> General.</p> <p>4. El(la) <u>Director(a)</u> del <u>Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE</u> quien podrá delegar su participación en el(la) <u>Director(a)</u> de <u>Censos y Demografía</u>.</p> <p>5. Dos (2) designados del(la) <u>Presidente(a)</u> de la República.</p> <p>Parágrafo 1. La Secretaría Técnica de la comisión estará en cabeza del(a) <u>Director(a)</u> de Pensiones y Otras Prestaciones del Ministerio del Trabajo o quien haga sus veces.</p> <p>Parágrafo 2. La Comisión podrá invitar, para lo pertinente, entre otros, a los(as) representantes de otras entidades, servidores públicos, representantes de las organizaciones sindicales y de pensionados, representantes de organismos internacionales y del sector privado, representantes de la academia y asociaciones de actuarios debidamente reconocidas y acreditadas internacionalmente, quienes podrán participar de las deliberaciones, quienes tendrán voz, pero no voto.</p> <p>Parágrafo 3. La Comisión se reunirá ordinariamente cuatro veces al año, y extraordinariamente cuando alguno de sus miembros lo considere pertinente.</p> <p>Parágrafo 4. Cada cuatro (4) años, este Comité entregará al(a) <u>Presidente(a)</u> de la República y al Congreso de la República un informe que contendrá recomendaciones relacionadas con los criterios de asignación de recursos del Fondo de Ahorro del Pilar Contributivo y su desacumulación, así como de los parámetros del Sistema de Protección Social Integral para la Vejez, incluyendo al menos los siguientes: porcentaje de cotización, tasa de reemplazo, edad de pensiones, semanas cotizadas, forma de determinar el ingreso base de liquidación, regímenes de pensión, nivel de gasto y sostenibilidad fiscal del Sistema entre otros. Tendrá como funciones las siguientes:</p> <p>1. Coordinar la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas en materia de Protección para la Vejez a cargo de las entidades que intervienen.</p> <p>2. Orientar la formulación de políticas y planes nacionales en materia de Protección para la Vejez, mediante la concertación de lineamientos institucionales de interés común.</p> <p>3. Formular recomendaciones sobre modificaciones del Sistema de Protección para la Vejez cuando estas impliquen cambios en las condiciones de acceso y reconocimiento a las pensiones tales como porcentaje de cotización, monto de pensión, edad de pensiones, regímenes de pensión, entre otros.</p> <p>4. Coordinar las iniciativas legales y reglamentarias de las entidades que intervienen de forma directa o indirecta en materia de Protección para la Vejez.</p>
<p>5. Promover estrategias de adecuación, articulación y fortalecimiento institucional para el desarrollo de la política en materia de Protección para la Vejez a través de estudios técnicos que elabore.</p> <p>6. Formular recomendaciones que promuevan la cooperación entre el sector público, el sector privado y los organismos internacionales, a través de las entidades encargadas de su ejecución, en materia de Protección para la Vejez.</p> <p>7. Coordinar el diseño e implementación de los programas y proyectos a los cuales deberán sujetarse los organismos y actos de los organismos y entidades responsables de la formulación de la política pública en materia de Protección para la Vejez, así como la administración de los fondos, cuentas y recursos de administración especial de pensiones y beneficios económicos.</p> <p>8. Promover la elaboración de proyectos de normas relacionadas con la política en materia de Protección para la Vejez.</p> <p>9. Evaluar el impacto de las políticas en materia de Protección para la Vejez.</p> <p>10. Adoptar su reglamento interno dentro de los tres meses siguientes a la expedición de la presente Ley.</p> <p>11. Examinar en sus procesos de toma de decisiones las recomendaciones emitidas por el Consejo Nacional de Protección Social Integral para la Vejez.</p> <p>12. Las demás funciones que sean propias de la naturaleza de coordinación y orientación de su actividad" Subraya fuera de texto.</p> <p>Sobre el particular se considera pertinente mencionar que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 2335 de 2023 "Por la cual se expiden disposiciones sobre las estadísticas oficiales en el país", el DANE ejerce sus funciones como autoridad técnica estadística en Colombia con plena independencia técnica, ejerce la regulación en materia estadística, es el administrador de datos para su uso y aprovechamiento con fines estadísticos y es el ente rector del Sistema Estadístico Nacional – SEN.</p> <p>A su vez, el artículo 7° de precitada ley enlista las funciones que le asisten al DANE como autoridad estadística en Colombia, dentro de las cuales se resaltan las siguientes:</p> <p>"ARTÍCULO 7. FUNCIONES DE LA AUTORIDAD ESTADÍSTICA. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, como autoridad estadística en Colombia, principal productor de estadísticas oficiales del país y responsable de coordinar el desarrollo, la producción y la difusión de estadísticas oficiales dentro del Sistema Estadístico Nacional- SEN, tiene como funciones:</p> <p>1. Orientar, coordinar y regular la producción de estadísticas oficiales del Sistema Estadístico Nacional en forma oportuna y comparable, en articulación con las entidades productoras y garantizando su independencia técnica.</p> <p>2. Guiar y revisar la aplicación de metodologías y estándares en materia estadística, en articulación con las entidades productoras y garantizando su independencia técnica. (...) " Negrilla fuera de texto.</p>	<p>Con base en lo anteriormente señalado, las funciones y compromisos de la Comisión Técnica de Protección Social Integral para la Vejez, dispuestas en el artículo 75 del proyecto de ley objeto análisis, tales como la entrega de un informe con recomendaciones relacionadas con los criterios de asignación de recursos del Fondo de Ahorro del Pilar Contributivo y su desacumulación, así como la orientación de la formulación de políticas y planes nacionales en materia de Protección para la Vejez, mediante la concertación de lineamientos institucionales de interés común, pudieran afectar la independencia técnica de esta entidad en la producción de estadísticas oficiales, como insumo para la toma de decisiones de política pública.</p> <p>Aunado a lo anterior, dentro de las funciones legales del DANE no se encuentra ninguna de las funciones previstas para dicha instancia en el artículo 75 del proyecto de ley en comento. Por lo expuesto, respetuosamente solicitamos que esta entidad no sea incluida dentro de los miembros que integran la Comisión Técnica de Protección Social Integral para la Vejez.</p> <p>No obstante, por parte de esta entidad manifestamos nuestra completa disposición para ampliar los argumentos aquí expuestos y poder aportar en el marco de nuestras competencias, en lo que considere pertinente dentro del trámite legislativo de esta iniciativa. Para tales fines, la asesora de la Dirección general, Marcela Escandón Vega (mpescandonv@dane.gov.co, 3182768559), enlace legislativo del DANE, estará atenta a lo que requieran.</p> <p>De este modo, el DANE reitera su compromiso con la producción de información estadística de alta calidad para el debate democrático y la toma de decisiones.</p> <p>Con un cordial saludo,</p> <p></p> <p>B. PIEDAD URDINOLA CONTRERAS Directora General Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE</p> <p>Copio: Representantes Ricardo Alfonso Albernoz Barreto, Secretario General Comisión Séptima, Honorable Cámara de Comisión Séptima@camara.gov.co</p>

CONTENIDO

Gaceta número 708 - Miércoles, 29 de mayo de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

CARTAS DE COMENTARIOS

Carta de Comentarios Ministerio de Transporte al Proyecto de Ley número 142 de 2022 Senado 233 de 2023 Cámara, por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones.....

Págs.

1

Carta de comentarios Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio al Proyecto de Ley número 231 de 2022 Senado 394 de 2024 Cámara, por medio de la cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en Viviendas de Interés Social (VIS), y Viviendas de Interés Prioritario (VIP).....

12

Carta de comentarios Ministerio del Trabajo al Proyecto de Ley número 391 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establece un programa solidario para la protección social de los adultos mayores más vulnerables y se dictan otras disposiciones.....

14

Carta de comentarios Ministerio de Educación Nacional al Proyecto de Ley número 395 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas de Paridad de Género en los niveles directivos de los órganos colegiados o “Ley Mujeres en Juntas Directivas”.....

17

Carta de comentarios Departamento Administrativo Nacional de Estadística al proyecto de ley número 433 de 2024 cámara 293 de 2023 senado, por medio de la cual se establece el Sistema de Protección Social Integral para la Vejez, Invalidez y Muerte de Origen Común, y se dictan otras disposiciones.....

19