



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° 2144

Bogotá, D. C., jueves, 5 de diciembre de 2024

EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA
PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DE
REPRESENTANTES AL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 136 DE 2024 CÁMARA**

*por medio del cual se establece medidas para
promover la responsabilidad de los actores viales y
la seguridad vial.*

Bogotá, D. C., noviembre de 2024

Doctor

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente de la Comisión VI

Cámara de Representantes

**Asunto: Informe de Ponencia para Primer
Debate en Cámara de Representantes al Proyecto
de Ley número 136 de 2024 Cámara**

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1992, por medio del presente escrito nos permitimos rendir **Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara**, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

De los Honorables Congressistas,

IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Político MIRA

DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Boyacá
Partido Verde Oxígeno

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE LA
CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL
PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024
CÁMARA**

*por medio del cual se establece medidas para
promover la responsabilidad de los actores viales y
la seguridad vial.*

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El 20 de febrero de 2024 fue radicado el **Proyecto de Ley 136 de 2024 Cámara**, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, ante la Secretaría de Cámara de Representantes, por parte de los Senadores *Manuel Virgüez Piraquive*, *Ana Paola Agudelo García*, *Carlos Eduardo Guevara*; y la Representante a la Cámara *Irma Luz Herrera Rodríguez*. Al Proyecto de Ley le fue asignado el número 136 de 2024 Cámara y fue publicado en la **Gaceta del Congreso número 1136 de 2024**.

La Secretaría General de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes, mediante oficio del 9 de septiembre de 2024 fueron designados como ponentes para el primer debate de Cámara de Representantes, los Representantes *Irma Luz Herrera Rodríguez* como coordinadora ponente y el Representante *David Carvalho*.

El día 8 de octubre se realizó una mesa de trabajo con los autores de la iniciativa, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y la Superintendencia de Transporte, en la cual se expuso el objetivo y el articulado del proyecto. Asimismo, se escucharon las propuestas de cada una de las entidades respecto a la iniciativa legislativa.

I. Objetivo de la iniciativa

La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los

actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.

II. Contenido del Proyecto de Ley

El Proyecto de Ley consta de 15 artículos, incluida la vigencia.

Artículo 1º. El objetivo de este artículo es establecer medidas que promuevan la responsabilidad y seguridad vial, por medio del desarrollo de acciones que fortalezcan y fomenten la educación y cultura vial, y así garantizar una movilidad segura.

Artículo 2º. Establece que el Ministerio de Transporte mejorará la señalización en zonas de alto riesgo de accidentes y cerca de cámaras de velocidad, utilizando demarcación especial, elementos reflectivos y radares preventivos. El objetivo es aumentar la visibilidad y la identificación para mejorar la seguridad vial.

Artículo 3º. Establece que el Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con entidades de tránsito, educación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, promoverá la educación en seguridad vial para fomentar hábitos responsables y prevenir accidentes. Además, se evaluará la inclusión de competencias en seguridad vial en las pruebas de Estado, y se realizarán programas especiales para apoyar a las instituciones educativas en la implementación de planes estratégicos de seguridad vial.

Artículo 4º. Permite que las Instituciones Educativas incluyan el desarrollo de competencias en seguridad vial dentro de su proyecto educativo institucional, bajo los lineamientos de la Ley 1503 de 2011 y en el marco de su autonomía académica.

Artículo 5º. Aborda la promoción de una cultura ciudadana en seguridad vial, con campañas de concientización, educación vial para conductores y peatones, políticas públicas de prevención de accidentes, y medidas de seguridad para proteger a los ocupantes de vehículos.

Artículo 6º. Establece que los organismos de tránsito implementarán un plan de prevención en parqueaderos públicos para evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan, incluyendo controles de alcoholemia y actividades educativas. En colaboración con la Policía Nacional y los administradores de parqueaderos, se garantizará la aplicación del plan en un plazo de 6 meses. Además, las entidades territoriales podrán imponer sanciones por incumplimientos y habilitarán un canal exclusivo para reportar irregularidades relacionadas con el plan.

Artículo 7º. Establece un descuento en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para propietarios de vehículos sin sanciones por infracciones en el último año, también excluyendo casos de licencia suspendida o cancelada.

Artículo 8º. Ofrece un descuento del 20% en trámites de licencia de conducción (recategorización, renovación, refrendación) para conductores sin

sanciones de tránsito en el año previo a la solicitud del trámite.

Artículo 9º. Con este artículo se permite a las entidades territoriales implementar incentivos adicionales, como beneficios económicos o descuentos en impuestos vehiculares, para fomentar el cumplimiento de las normas de tránsito y la seguridad vial. Estos incentivos, cuyas condiciones y requisitos serán definidos por cada entidad, solo beneficiarán a conductores sin multas en el año anterior a su aplicación.

Artículo 10. Establece que las empresas de transporte escolar deben garantizar la idoneidad de sus conductores mediante la verificación de antecedentes penales relacionados con delitos sexuales contra menores y la realización periódica de pruebas psicológicas. Además, deben mantener los vehículos en perfecto estado, con revisión técnico-mecánica al día y cumpliendo las normas para el transporte de menores. Junto con las instituciones educativas, deben implementar programas semestrales de capacitación en seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial supervisará estas actividades, mientras que la Superintendencia de Transporte y las entidades territoriales se encargarán de la pedagogía, supervisión y sanción ante incumplimientos.

Artículo 11. Dispone de unos requisitos para los conductores de transporte escolar, quienes deberán realizarse pruebas psicológicas periódicas para garantizar su idoneidad, abstenerse de conducir bajo efectos de alcohol o sustancias, contar con licencia de conducción y SOAT vigentes, y participar en capacitaciones sobre seguridad vial. Las empresas de transporte escolar están obligadas a supervisar y garantizar el cumplimiento de estos requisitos mediante controles internos permanentes.

Artículo 12. Establece que el Ministerio de Transporte, junto con entidades nacionales y territoriales, implementará planes permanentes para priorizar el tránsito de vehículos de transporte escolar, mediante medidas como carriles exclusivos y horarios específicos, en reconocimiento de los derechos y seguridad de los niños. Además, se promoverán campañas de sensibilización ciudadana sobre la importancia de dar prioridad a los menores en la vía.

Artículo 13. Indica que el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, realizará un seguimiento y evaluación anual a las instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar. Este plan debe incluir zonas seguras para ascenso y descenso de estudiantes, entornos escolares seguros, medidas de educación vial y compromisos de las instituciones para promover conductas responsables entre los actores del transporte escolar.

Artículo 14. Crea el Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar, diseñado para recopilar, procesar y mostrar

información actualizada sobre este servicio. Incluirá herramientas tecnológicas como GPS y sensores de seguridad para monitoreo en tiempo real, plataformas digitales para registrar datos de empresas, conductores y vehículos, y algoritmos para identificar riesgos y analizar tendencias. El Ministerio de Transporte, junto con las entidades territoriales, implementará y gestionará el sistema, cuya reglamentación técnica y operativa se definirá en un plazo de seis meses.

Artículo 15. Vigencias y derogatorias.

III. Justificación del Proyecto

- **Seguridad vial: una razón de fondo.**

Durante las últimas décadas el mundo entero ha sido testigo del crecimiento de la siniestralidad vial. Recientemente, organismos de carácter supranacional se han dado a la tarea de analizar la situación de los países y, como resultado, han sido elaborados informes que contienen recomendaciones para reducir los índices de víctimas fatales y lesionados por causa de los siniestros viales, que se han convertido en un desafío para la calidad de vida de los habitantes del planeta.

Ante la gravedad de esta situación –siniestralidad vial– que se vuelve crítica y por ende es un verdadero problema de salud pública (pandemia), entre otros, la **Asamblea General de las Naciones Unidas** el dos (2) de marzo de 2010, aprobó la Resolución A/RES/64/255, mediante la cual **proclamó el período 2011-2020**, como el “**Decenio de Acción para la Seguridad Vial**”, “con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”.

De especial relevancia lo establecido por la citada resolución en sus numerales 6, 7, 8 y 9, mediante los cuales en su orden señaló: “6. *Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;* “7. *Invita a todos los Estados Miembros a fijar sus propios objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito con miras a su consecución para el final del Decenio, en consonancia con el plan de acción;* “8. *Pide que en el plan de acción del Decenio se incluyan actividades en las que se preste atención a las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, en particular los peatones, los ciclistas y otros usuarios vulnerables de los países de ingresos bajos y medianos, apoyando para ello la formulación de leyes y políticas apropiadas y la creación de infraestructura y aumentando los medios de transporte sostenibles, y, a este respecto, invita a las instituciones financieras internacionales*

y los bancos regionales de desarrollo a prestar asistencia a los países en desarrollo para que puedan construir sistemas sostenibles de transporte público con miras a reducir los accidentes de tránsito; “9. *Pide también que se adopten medidas conjuntas multisectoriales para que la proporción de países que tienen una legislación completa sobre los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito, que incluyen la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, aumente del 15% indicado en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción a más del 50% cuando finalice el Decenio, y alienta a los Estados Miembros a que refuercen la aplicación de la legislación vigente en materia de seguridad vial en lo que respecta a esos factores de riesgo”.*

Valga indicar, que culminado el decenio (2011-2020) establecido por la citada resolución A/RES/64/255, donde no se cumplieron por parte de muchos países las metas establecidas principalmente la reducción en un 50% de su siniestralidad vial, la **Asamblea General de las Naciones Unidas**, aprobó el treinta y uno (31) de agosto de 2020 la Resolución A/RES/74/299, mediante la cual **proclamó el período 2021-2030**, como el “**Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**”.

Valga igualmente resaltar de esa segunda Resolución A/RES/74/299, los siguientes numerales así:

(...) 5. *Alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda;* 6. *Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;* 7. *Reafirma la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carretera, de 1949, la Convención sobre la Circulación Vial, de 1968, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968, los acuerdos de 1958 y 1998 sobre reglamentos aplicables a los vehículos, el acuerdo relativo a la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas, de 1997, y el acuerdo sobre el transporte de mercaderías peligrosas, de 1957, en la facilitación de la seguridad vial en los planos mundial, regional y nacional y encomia a los Estados Miembros*

que se han adherido a estos instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial; (...). 9. **Alienta a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la determinación de las zonas propensas a accidentes, el diseño, la construcción y el mantenimiento de vías de tránsito, sistemas de señalización y otro tipo de infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país;** 10. **Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las vías de tránsito, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie;** 12. **Alienta a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, según proceda;** 13. **Alienta también a los Estados Miembros a que adopten medidas para promover el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación, capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad;** 14. **Alienta además a los Estados Miembros a que fortalezcan la capacidad institucional mediante una formación adecuada y el desarrollo de la capacidad en lo que respecta a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de infraestructura, el transporte público y la atención posterior a los accidentes, y a que reúnan, analicen y difundan datos desglosados que sirvan para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica (...).**

El último “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023” publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) revela datos alarmantes sobre la seguridad vial a nivel global. A pesar de los esfuerzos realizados, los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de muerte, especialmente entre los niños y jóvenes de 5 a 29 años.

Según el informe, anualmente fallecen aproximadamente 1,19 millones de personas en accidentes de tráfico. Esto equivale a una muerte cada 27 segundos. Aunque se ha registrado una disminución del 5% en el número de muertes desde 2010, los accidentes de tráfico continúan representando una grave crisis sanitaria mundial.

“El 53% de las víctimas mortales de accidentes de tránsito son usuarios vulnerables de la vía pública, con estos porcentajes: peatones (23%); conductores de vehículos de dos y tres ruedas, como motocicletas (21%); ciclistas (6%); y usuarios de dispositivos de micromovilidad, como los patinetes eléctricos (3%). Las víctimas mortales entre los ocupantes de automóviles y otros vehículos ligeros de cuatro ruedas descendieron ligeramente y ahora representan el 30% del total”¹.

El informe también destaca que las muertes por accidentes de tráfico están desproporcionadamente concentradas en países de ingresos bajos y medianos, donde el riesgo de morir en un accidente de tráfico es tres veces mayor que en los países de ingresos altos.

“Nueve de cada 10 fallecimientos se registran en países de ingresos medianos y bajos, y, aun así, la cifra de víctimas mortales en esos países es desproporcionadamente alto si se compara con el número de vehículos y carreteras de que disponen. En concreto, el riesgo es tres veces mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos y, sin embargo, los primeros tienen apenas el 1% del parque mundial de vehículos de motor”².

Es de resaltar, que el informe señala la necesidad de emplear acciones basadas en evidencia que ayuden a mejorar la seguridad vial. Solo una cuarta parte de los países tienen políticas efectivas en este sentido, lo que deja a muchos usuarios de la vía peligrosamente expuestos.

Nuestro país en el curso de estos últimos quince años, ha venido promulgando normatividad relacionada tanto con la seguridad vial, como con la siniestralidad (leyes, decretos, resoluciones, circulares, etc., ...), como se puede evidenciar en el Capítulo V de la presente ponencia.

Ahora bien, mediante el Decreto 1430 de 2022, por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, se establecieron ocho (8) áreas de acción, conforme al Plan Mundial en materia de seguridad vial diseñado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), siendo estas las siguientes:

- ¹ A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo - Comunicado de prensa de la OMS, 13 de diciembre de 2023 - Ginebra, Suiza.
- ² A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo - Comunicado de prensa de la OMS, 13 de diciembre de 2023 - Ginebra, Suiza.

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVOS GENERALES
Velocidades Seguras	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. 2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. 3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a las víctimas de siniestros viales	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).
Gobernanza	1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque sistema seguro. 2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. 3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
Gestión del Conocimiento	1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

• Siniestralidad Vial en Colombia

No obstante la profusa promulgación de normatividad del orden nacional, departamental, distrital, municipal, en materia de seguridad vial, las cifras en Colombia son preocupantes y reflejan la necesidad urgente de mejorar las condiciones y la

cultura de tránsito en el país. Según la Contraloría entre 2022 y 2023, el índice de muertes por accidente de tránsito ha aumentado de manera preocupante y calificó estos sucesos como, *“un problema prioritario de salud pública en el país”*³.

La Contraloría en el marco del seguimiento a la política pública de seguridad vial, reitera su preocupación por la población afectada en eventos de transporte. Según la entidad, *“en los años 2022 y 2023 se tuvieron los registros más altos del siglo XXI, superando las 8.600 víctimas. Esta causa ocupa el octavo lugar de muerte general en la población en Colombia y es la quinta para los hombres; en el caso de las mujeres, es el primer motivo de muerte violenta”*⁴.

De los análisis expuestos por la entidad se destaca especialmente la afectación generada en accidentes de tránsito a la población de especial cuidado:

“En el 2023 fallecieron 535 niñas, niños y adolescentes (NNA) en eventos de transporte, siendo la única causa de muerte violenta con una variación creciente del 9% respecto al año 2022; los homicidios, suicidios y accidentales en este grupo poblacional, decrecieron.

Adicionalmente, los siniestros viales para el año 2023 fueron la primera causa de muerte violenta en la población de adultos mayores, en donde se perdieron 1.768 vidas, con un incrementaron de un 6% con relación al año 2022”.

En la “Evaluación del impacto fiscal de la siniestralidad vial en el sistema de salud” se determinó por parte de la Contraloría que en el año 2022 las atenciones de víctimas *“superaron el millón de casos por atenciones en salud, incapacidad permanente, transporte, muerte y gastos funerarios, todo ello con un monto superior a \$2.7 billones”.*

Estos resultados muestran que aún están muy distantes de las metas que ha trazado el Gobierno nacional, la política pública de Seguridad Vial tiene como meta *“reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2030”.*

“En los años 2022 y 2023, la meta en cantidad de personas fallecidas por año estaba definida en 7.015 y 6.675 respectivamente y, la lamentable realidad, según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, es que hubo 8.469 y 8.546 personas fallecidas en eventos de transporte para estos periodos, respectivamente.” (Contraloría General de la República).

La Contraloría General debido al descubrimiento frente a este tema como un problema público,

³ Foro de Seguridad Vial, 11 de diciembre 2023, informe Contraloría General de la República.

⁴ <https://www.contraloria.gov.co/es/w/126-la-contralor%C3%ADa-general-reitera-su-preocupaci%C3%B3n-por-los-altos-%C3%ADndices-de-siniestralidad-vial-en-el-pa%C3%ADs-y-por-sus-impactos-en-la-numerosa-poblaci%C3%B3n-afectada?linktype=0>

reflejado en la Salud pública, debido a que los siniestros viales y sus efectos negativos por estas muertes prematuras y lesiones graves, generan grandes consecuencias sociales y económicas reflejadas en la calidad de vida de las víctimas y sus familias. Hace un llamado a que todos los involucrados en este sistema de la movilidad en el país, diseñen e implementen medidas de salud y seguridad vial, que mejoren su articulación y prioricen la adopción de acciones necesarias y suficientes que garanticen la disminución de la alta siniestralidad vial en el país.

El citado órgano de control fiscal⁵, en un evento sobre tal temática, realizado el once de diciembre de 2023, expresó:

“Bogotá, 11 de diciembre de 2023.-La siniestralidad vial en Colombia se convirtió en una epidemia silenciosa y en ascenso, afirmó el Vicecontralor en funciones de Contralor General de la República, Carlos Mario Zuluaga Pardo, al poner de presente cómo las muertes por accidentes viales superan las del conflicto armado, el microtráfico y otro tipo de actividades.

“El país no solamente puede seguir hablando de paz, de mesas de negociación, sin reconocer la importancia que tiene este asunto en la sociedad, que le está quitando la vida a muchos colombianos”, anotó.

“Tener fuera del debate, de la agenda pública nacional, los asuntos relacionados con las muertes que ocasiona la siniestralidad vial, sin tener que compararlas con las muertes ocasionadas por la violencia y la guerra, muestra un país que está negando la posibilidad de recuperar y salvar vidas”, consideró.

Aseguró que el balance de resultados en este tema se aleja cada vez más de las metas propuestas de reducción de muertes y lesionados y mencionó entonces dos cifras preocupantes al respecto:

- * *Para los Niños, Niñas y Adolescentes, la única causa de muerte violenta que ha tenido una variación creciente es la de eventos de transporte con un 11%.*
- * *Para los hombres en el grupo de causas generales, las lesiones causadas en el transporte pasaron de ser la sexta causa a la quinta causa de muerte, es decir, para un hombre es más probable fallecer de manera prematura en un siniestro vial que por infecciones respiratorias o enfermedades hipertensivas.*

El Contralor en funciones insistió en la necesidad de engranar de una mejor forma la operación y la atención de este flagelo que se está consumiendo la vida de muchos colombianos” (resaltado en negrilla fuera de texto).

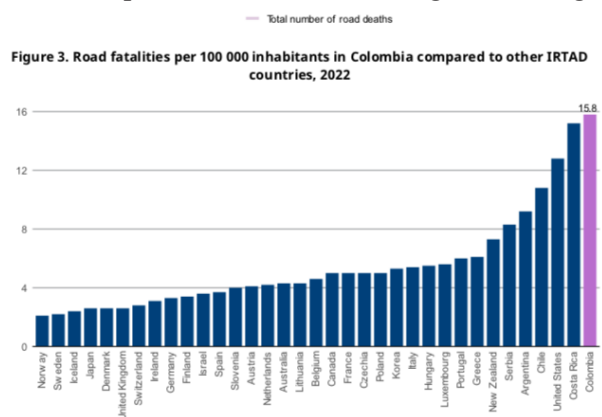
En efecto, para el caso de fallecidos por siniestros viales, pasamos de 5.247 en el año 2009, a 8.546 en el año 2023; tal como se evidencia en la siguiente gráfica publicada por el Observatorio de Seguridad Vial⁶ del país:



Así mismo en lo corrido del presente año 2024 (enero a octubre 10), han fallecido por siniestros viales 6.707 personas, presentando un leve descenso (2.16%) comparado con el mismo periodo de 2023, como se puede observar igualmente en la siguiente gráfica, publicada por el citado Observatorio de Seguridad Vial⁷:



Adicionalmente Colombia ocupa el deshonroso primer puesto en materia de siniestralidad vial, entre 35 países, según el informe publicado por el *International Transport Forum*⁸ en el año 2023, como bien puede observarse en la siguiente imagen:



Por otra parte, es importante igualmente resaltar que durante los últimos quince años (2009 a 2024),

⁵ Fuente: <https://www.contraloria.gov.co/es/w/206-siniestralidad-vial-en-colombia-es-una-epidemia-afirma-contralor-en-funciones>

⁶ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

⁷ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

⁸ Fuente: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf>

viene Colombia presentando cifras de fallecidos por siniestros viales en constante aumento, lo cual sencillamente es inaceptable, y a ese ritmo estará el país lejos de alcanzar los objetivos fijados por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) y de la Organización Mundial de la Salud (OMS), como es la reducción en un 50% de fallecidos y lesionados por siniestralidad vial durante el periodo 2021-2030, dentro del marco de declaratoria de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.

- **Cultura y educación vial**

El incremento de accidentabilidad en las vías ha llevado a las autoridades a analizar los factores que podrían estar contribuyendo a esta tendencia al alza. Se ha observado que las imprudencias no solo provienen de los peatones, sino también de motociclistas y conductores.

Se ha logrado evidenciar que uno de los problemas de la seguridad vial es que existe una falta de cultura ciudadana que contribuye significativamente a los accidentes, ya que no se respetan las señalizaciones ni los semáforos, lo que aumenta el riesgo de colisiones⁹.

Y es que como ha quedado evidenciado, los problemas debido a la falta de cultura vial está dejando resultados mortales. El Partido MIRA desde el año 2011 avizó acciones orientadas a fortalecer una cultura de la seguridad vial, por lo que es autor de la Ley 1503 de 2011, a partir de la cual, entre otros aspectos, se establece como obligatoria la enseñanza en seguridad vial en todas las instituciones educativas.

Este es un aspecto muy importante, que se ha venido analizando con el Ministerio de Educación, y reconociendo los avances que se han hecho para lograr, en el marco de la autonomía académica de las instituciones, que los estudiantes desarrollen estas competencias para salvar vidas.

Por esto, con el fin de seguir mejorando en la cultura y educación vial, en especial desde los niños, niñas y adolescentes de nuestro país, con el fin de aportar a la disminución de las cifras de accidentalidad vial, es necesario reforzar y establecer medidas que desarrollen competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.

Así como fortalecer el acompañamiento a los entes territoriales para garantizar la implementación de las orientaciones pedagógicas y herramientas desarrolladas por el Ministerio de Educación, en apoyo con el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en temas de seguridad vial, para lograr avances reales, es necesario tener incidencia en los planes de desarrollo territoriales y en las políticas territoriales.

En Colombia se desarrollan planes de movilidad tienen como objetivo mejorar la eficiencia del transporte, reducir la congestión y promover la seguridad vial. Y parte integral de estos planes es el

deber ser del desarrollo de una cultura vial sólida y consciente.

Por esto, el fin de estos planes y programas de movilidad no deben solo buscar mejorar la infraestructura y los sistemas de transporte, sino también inculcar una cultura vial basada en el respeto, la responsabilidad y la seguridad. La educación vial desde una edad temprana, junto con campañas continuas de sensibilización y mejoras en la infraestructura, son esenciales para lograr una movilidad más segura en Colombia.

- **Zonas de siniestralidad en Colombia**

En Colombia, las zonas de siniestralidad vial son áreas donde se concentran un alto número de accidentes de tránsito. Estas áreas suelen ser identificadas a través de estudios y estadísticas recopiladas por diferentes entidades, como el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y la Policía Nacional.

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) identificaron las 10 ciudades del país donde se producen más muertes por accidentes de tránsito, las cuales son: Yopal, San Andrés y Mocoa muestran las tasas más altas, y le siguen Puerto Carreño, Villavicencio, Riohacha, San José del Guaviare, Armenia, Popayán y finalmente Montería¹⁰.

Sin embargo, las zonas de alta siniestralidad vial en Colombia se concentran principalmente en grandes ciudades y en ciertas carreteras nacionales. Ejemplo de esto son: Bogotá, Medellín y Cali, esto debido a que existen varios elementos que pueden generar un siniestro vial en las principales vías de las ciudades capitales del país, en la mayoría los accidentes son provocados por el exceso de velocidad, seguido de la falta de experiencia del conductor o por fallas técnico-mecánicas¹¹.

Por las anteriores razones, la Federación de Aseguradores de Colombia (Fasecolda), presentó un mapa de accidentalidad vial de las capitales enunciadas como una herramienta que permita contribuir en las actividades de las secretarías de Movilidad y así evitar los casos de siniestralidad.

Las cifras hablan por sí solas, por esto urge buscar medidas para que los niveles de muertes y de lesiones personales por causa de la siniestralidad vial disminuyan ostensiblemente en el país, generar conciencia y cultura en cada uno de los niveles, desde el Gobierno nacional, hasta los actores viales, por esta razón el Movimiento MIRA insiste en esta iniciativa normativa.

- **Pago sobre el impuesto de vehículos automotores en Colombia**

En Colombia, aunque el impuesto sobre vehículos automotores es obligatorio para todos los propietarios

⁹ Exceso de velocidad y desobedecer las señales de tránsito, las principales causas de siniestralidad vial en el país | ANSV.

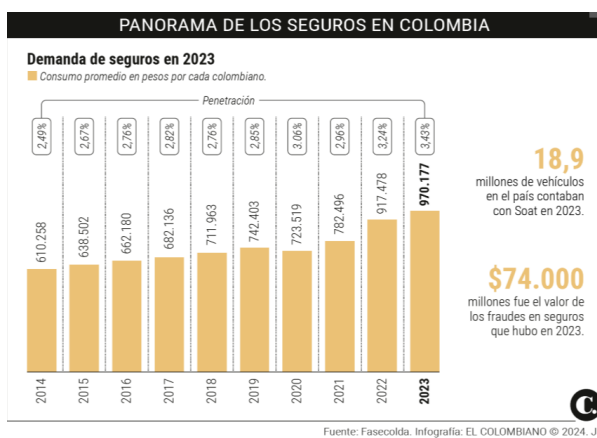
¹⁰ Estas son las 10 ciudades donde hay más muertes en siniestros viales en Colombia.

¹¹ Estas son las 10 ciudades donde hay más muertes en siniestros viales en Colombia.

de vehículos registrados, no todos cumplen con esta obligación. Existen diversos factores que influyen en el cumplimiento o incumplimiento del pago de este impuesto.

• Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Este seguro cubre los siniestros por accidentes de tránsito. Es obligatorio, para todos los propietarios de un automóvil o motocicleta. Cubre eventos en los que está involucrado el conductor y el vehículo objeto de este seguro. De ahí, su importancia social y gran relevancia en la salud pública de los colombianos. No obstante, en los últimos años este seguro ha enfrentado algunos problemas relacionados con la evasión, el fraude, la alta accidentalidad y la reglamentación desactualizada, lo que ha sido el resultado de lo que hoy está sucediendo en el país con respecto a la dificultad que tienen los usuarios para adquirir este seguro.



Al 30 de agosto de 2024 el parque automotor de Colombia sumaba **19.283.898** de vehículos registrados, según información publicada por el RUNT¹² (Boletín de prensa número 004 de 2024). de los cuales el **49%** (9.361.528 vehículos) **no cuentan con SOAT vigente**. De igual manera se indica en el boletín en comentario, que *“de las 12.047.668 motos registradas en el territorio nacional, 7.327.925 están incumpliendo con esta obligación de tener el SOAT vigente. Si esos 7.327.925 se contrastan contra el total del parque automotor evasor (9.361.528), la participación de las motocicletas en las cifras de evasión a nivel nacional llega al 78%”*.

Las compañías de SOAT desembolsaron un total de \$2,6 billones, destinados a la atención médica de las víctimas de accidentes de tránsito y el resto de las coberturas.

Las motocicletas representan uno de los actores viales más vulnerables, lo que se refleja en su participación del 88% en el número total de víctimas de accidentes de tránsito.

En el 2023, se registraron preliminarmente más de 1,1 millones de víctimas de accidentes. De estas, más de 773.000 corresponden a vehículos con un SOAT vigente, mientras que alrededor de

263.000 corresponden a vehículos sin SOAT o no identificados.

La problemática del SOAT en el país está creciendo, es de larga data y no es posible vincular el problema a una sola causa. Por el contrario, el SOAT está en crisis debido a múltiples razones que hacen que la situación empeore y no solo se trate de la imposibilidad de los usuarios para adquirir el SOAT. Si bien, el problema estalló debido a la escasez del seguro, este asunto tiene mucho por descubrir. Sobre este tema, lo primero que hay que decir además de la multiplicidad de las causas, es que las soluciones deben ser de carácter estructural pues los problemas son varios y están en todos los frentes.

La siniestralidad vial afecta gravemente la sostenibilidad del SOAT, pero también es evidente que las actividades de prevención y mitigación de los siniestros viales en nuestro país son insuficientes, y es necesario y urgente actuar frente a estos hechos.

A su vez, según la encuesta del Partido MIRA realizada en el año 2022 la propuesta de solución frente a la cual los encuestados manifestaron mayor nivel de acuerdo (86%) corresponde a la opción *“Que la tarifa del SOAT sea menor para vehículos que en los últimos años no hayan ocasionado accidentes de tránsito”*.

• El Plan de Movilidad Escolar (PME)

De acuerdo a lo dispuesto por la Agencia Nacional de Seguridad Vial este plan se establece como un conjunto de orientaciones y acciones diseñado para promover una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas y sus entornos.

Dentro de los Objetivos del PME encontramos:

- Promoción de la Cultura de Movilidad: El cual tiene como propósito fomentar prácticas seguras de desplazamiento para estudiantes y la comunidad educativa, utilizando medios de transporte motorizados y no motorizados.
- Cumplimiento de Normativas: Con el objetivo de Seguir las recomendaciones internacionales y nacionales sobre seguridad vial, en línea con el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) y la Ley 1503 de 2011.
- Identificación de Riesgos y Medidas Preventivas: A través del cual se analizan riesgos de movilidad y coordinar medidas con la comunidad educativa para promover una movilidad segura y prevenir siniestros viales.
- Fortalecimiento de la Autonomía Institucional para ayudar a las instituciones educativas a gestionar la movilidad escolar de manera alineada con el PNSV y sus necesidades específicas.

Algunos beneficios que podríamos mencionar de este plan son: Mejora la seguridad vial y la sostenibilidad, creando espacios escolares más habitables y accesibles, contribuye a disminuir accidentes, lesiones y muertes, ofrece información

¹² https://www.runt.gov.co/sites/default/files/Bolet%C3%ADn%20de%20Prensa%20004%20de%202024_0.pdf

sobre el desplazamiento de la comunidad educativa y facilita la identificación de riesgos y soluciones, promueve la educación vial, reduce el sedentarismo y fomenta el uso de medios de transporte alternativos.

• Carriles preferenciales para Rutas Escolares

En Colombia y de acuerdo al informe de la Procuraduría General de la Nación, se tiene aproximadamente 530.000 estudiantes beneficiarios de transporte escolar. Es de destacar que la existencia de carriles exclusivos no es una práctica generalizada en todo el país, y más en el tema de transporte escolar, pero algunas ciudades han implementado iniciativas para crear carriles exclusivos o dar prioridad en el tránsito a los vehículos que transportan estudiantes.

Por ejemplo, en el caso de Bogotá se han implementado carriles exclusivos para rutas escolares con el objetivo de mejorar la movilidad y garantizar un transporte seguro para los estudiantes, en lugares como:

Autopista Norte: El carril exclusivo para rutas escolares funciona en la Autopista Norte desde la calle 167 hasta la calle 235. Está habilitado entre las 6:00 a. m. y las 8:30 a. m. de lunes a viernes. y ha beneficiado a cerca de 100.000 estudiantes de más de 2.400 rutas que utilizan este corredor vial para llegar a sus colegios y jardines. La velocidad promedio ha mejorado en un 30% en el tramo de la calle 167 hasta la 235 con Autopista Norte¹³.

Calle 80: En la calle 80, sentido occidente-oriente, también hay un carril preferencial para rutas escolares, SITP y alimentadores de TransMilenio. Más de 900 rutas escolares utilizan este corredor vial, beneficiando a más de 16.200 estudiantes, así como a usuarios del SITP y rutas alimentadoras del sistema TransMilenio¹⁴.

Es de tener en cuenta que los carriles exclusivos pueden estar señalizados específicamente y operar en horarios determinados, facilitando el acceso y la salida de las instituciones educativas y protegiendo a los estudiantes durante sus desplazamientos.

IV. Conveniencia

Con fundamento en las razones ya expuestas, la propuesta que presentamos al Honorable Congreso de la República busca, en esencia, implementar medidas que promuevan la responsabilidad y seguridad vial, con el desarrollo de diferentes acciones que fortalezcan y fomenten la educación y cultura vial, y así garantizar una movilidad segura.

Además, de la regulación, requisitos o prohibiciones que se tengan en materia de movilidad, es necesario que exista una cultura de la seguridad en las vías, o si no, no veremos una total reducción de la siniestralidad en el país. Como sabemos, la adopción de diferentes sistemas en el país alrededor de esta materia, ha permitido establecer que los

siniestros viales son previsibles y que obedecen a muchos factores.

Y precisamente, una de las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial del País es “Comportamiento seguro” porque en Colombia existe:

- Débil inclusión de la seguridad vial en los procesos educativos.
- Dificultades en los modelos de sensibilización de los ciudadanos.
- Desconocimiento de las causas que originan las conductas riesgosas.
- Acceso inequitativo al transporte.
- Falencias en la verificación de la idoneidad de los conductores y aspirantes a obtener, renovar o recategorizar la licencia de conducción.

Por lo anterior, por medio de este Plan Nacional de Seguridad Vial se ha adoptado y asumido por el presente Gobierno, a través del Plan Nacional de Desarrollo se comprometen a:

- Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano.
- Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.
- Promover la formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media.
- Promover la articulación entre las secretarías de tránsito y secretarías de educación, para implementar una cátedra de seguridad vial. En donde se generen medidas preventivas, frente a principales factores de riesgo de los diferentes actores viales.

Pero ¿cuál es el avance en estos compromisos? de cara al anexo 1 del Plan de acción y seguimiento (págs. 9 y 10) que hace parte integral del documento técnico de soporte del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, vemos en las respuestas de la Agencia y del Ministerio de Educación, que los avances son muy generales y las cifras dejan ver que no tenemos resultados.

V. Marco Normativo

• Marco Constitucional

Artículo 2º. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

¹³ Movilidad: Carril exclusivo para rutas escolares en la Autopista Norte | Bogota.gov.co.

¹⁴ Carril de la 80 será exclusivo para ‘rutas escolares’ (colombia.com).

Artículo 11. El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Artículo 27. El Estado garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra.

Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

• Marco Legal

Ley 336 de 1996. Estatuto Nacional del Transporte:

- Contempla como uno de sus principales objetivos la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios (artículo 2°).
- Contempla la seguridad relacionada con la operación del sistema de transporte y con el tránsito, trazando lineamientos que inciden en la seguridad y en la movilidad de las personas.

Ley 488 de 1998. regula el impuesto sobre vehículos automotores.

Ley 769 de 2002. (Código Nacional de Tránsito Terrestre): Establece las normas de comportamiento, señales de tránsito y procedimientos para la seguridad vial.

Ley 1503 de 2011. Promueve la formación y educación en seguridad vial y establece la creación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Decreto Ley 019 de 2012. Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.

Ley 1696 de 2013. Por la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

Ley 1702 de 2013. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Decreto 2851 de 2013. Define las competencias de las autoridades de tránsito y los mecanismos de control y sanción.

Resolución 1231 de 2016. Reglamenta el uso de sistemas de control y vigilancia del tránsito, como cámaras y radares de velocidad.

Decreto Ley 2106 de 2019. Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar

trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.

Ley 2050 de 2020. Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad vial y tránsito.

Ley 2161 de 2021. Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del SOAT.

Decreto 1430 de 2022. Por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Decreto 2497 de 2022. Establece los rangos diferenciales por riesgo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

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 –Ley Julián Esteban–.

Ley 2283 de 2023. Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los Organismos de Apoyo al Tránsito garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial.

Ley 2290 de 2023. *Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo Relativo a la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.*

Ley 2294 de 2023. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

VI. Impacto fiscal

El presupuesto público es el instrumento principal de la actividad financiera del Gobierno y es la carta de orientación para la ejecución de las finanzas estatales, instrumento de planificación y cumplimiento de planes y programas que refleja la actividad gubernamental y el cumplimiento de la Constitución Política en los ámbitos políticos, económicos, jurídicos y sociales. Por medio de este instrumento se lleva a cabo la búsqueda y el cumplimiento de principios y finalidades de la actuación administrativa, y que, en últimas, orienta la satisfacción de necesidades de los individuos que lo conforman y se garantizan los recursos necesarios para el normal funcionamiento del aparato estatal.

Son varios los principios que rigen la actividad presupuestal y, por tanto, cualquier acción u omisión que determine variaciones que afecten el cumplimiento del deber constitucional o legal del estado, a través de cualquiera de sus entidades, debe resolverse, y para el caso de los proyectos de ley, se pronuncia la Ley 819 de 2003, quien en su artículo 7° expone: “Análisis del impacto fiscal de las normas”. En todo momento, el impacto fiscal de

cualquier Proyecto de Ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. “Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. “El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Este informe será publicado en la *Gaceta del Congreso*. “Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. “En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

VII. Conflicto de Interés

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas

tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019.

Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran: a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado; b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.”.

VIII. Pliego de Modificaciones Propuesto

Se da a conocer la propuesta de cambios de la ponencia para primer debate en la Cámara de Representantes, que se describe a continuación:

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
Proyecto de Ley 136 de 2024 Cámara <i>“Por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial”</i>	Proyecto de Ley 136 de 2024 Cámara <i>“Por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial”</i>	Sin modificaciones
Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.		
CAPÍTULO I Herramientas para una Seguridad vial efectiva		
Artículo 3°. Zonas de siniestralidad. El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.	Artículo 2° 3°. Zonas de siniestralidad. El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales. <u>Parágrafo 1°. Las entidades territoriales, junto con sus operadores respectivos, deberán garantizar que la señalización de las cámaras de detección, se mantenga en condiciones óptimas, procediendo a reparar o reemplazar cualquier daño que se presente.</u>	Modifica numeración del articulado y se adiciona un parágrafo.

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Artículo 4º. Competencias en seguridad vial.</p> <p>Los entes territoriales a través de las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) promoverán en la comunidad educativa de las instituciones de educación preescolar, básica y media, el desarrollo de competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Educación liderará el desarrollo de pruebas de medición de competencias en seguridad vial a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal. Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.</p> <p>Parágrafo 2º. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.</p>	<p>Artículo 3º 4º. Competencias en seguridad vial. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, promoverán la aplicación integral de los lineamientos de educación en seguridad vial (establecidos en la Ley 1503 de 2011 o la que haga sus veces), a fin de desarrollar las competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Educación en articulación con el ICFES analizará la forma de adelantar la medición de competencias en seguridad vial, a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal.</p> <p>Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.</p> <p>Los entes territoriales a través de las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) promoverán en la comunidad educativa de las instituciones de educación preescolar, básica y media, el desarrollo de competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Educación liderará el desarrollo de pruebas de medición de competencias en seguridad vial a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal. Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.</p> <p>Parágrafo 2º. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.</p>	<p>Modifica numeración del articulado y la redacción.</p>
<p>Artículo 5º: En el marco de la autonomía académica, las Instituciones Educativas podrán dentro de su proyecto educativo institucional el desarrollo de las competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.</p>	<p>Artículo 4º 5º: En el marco de la autonomía académica, las Instituciones Educativas podrán dentro de su proyecto educativo institucional el desarrollo de las competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.</p>	<p>Modifica numeración del articulado.</p>
<p>Artículo 6º. Cultura Ciudadana asociada a la Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, diseñarán dentro de los planes de movilidad, acciones que promuevan cambios culturales en la conducta de los ciudadanos en carreteras y vías, a través de:</p> <p>1. Campañas de concientización sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública.</p>	<p>Artículo 5º 6º. Cultura Ciudadana asociada a la Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, diseñarán dentro de los planes de movilidad, acciones que promuevan cambios culturales en la conducta de los ciudadanos en carreteras y vías, a través de:</p> <p>1. Campañas de concientización <u>y de cambios de comportamiento</u> sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública.</p>	<p>Modifica numeración del articulado y se adiciona la frase, cambios de comportamiento y se mejora la redacción del Parágrafo.</p>

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes.</p> <p>3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales.</p> <p>4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes.</p> <p>5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores.</p> <p>Parágrafo. Para asegurar el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en este artículo, se implementará un sistema de monitoreo de seguridad vial bajo la supervisión de los organismos de tránsito de cada entidad territorial. El sistema de monitoreo presentará informes anuales a las Comisiones Sextas del Congreso de la República donde se incluyan estadísticas actualizadas, evaluaciones de impacto y recomendaciones para mejorar la seguridad vial en sus respectivas jurisdicciones.</p>	<p>2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes.</p> <p>3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales.</p> <p>4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes.</p> <p>5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores.</p> <p>Parágrafo. Para asegurar <u>Con el fin de garantizar</u> el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en este artículo, se implementará un sistema de monitoreo de seguridad vial bajo la supervisión de los organismos de tránsito de cada entidad territorial. <u>Este sistema de monitoreo elaborará informes anuales que serán presentados a la Superintendencia de Transporte, la cual consolidará dicha información para su posterior remisión a El sistema de monitoreo presentará informes anuales a</u> las Comisiones Sextas del Congreso de la República. <u>Los informes incluirá donde se incluyan</u> estadísticas actualizadas, evaluaciones de impacto y recomendaciones <u>orientadas a para</u> mejorar la seguridad vial en sus respectivas jurisdicciones.</p>	
<p>Artículo 7°: Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos. Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos</p> <p>Parágrafo. Los organismos de tránsito trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.</p>	<p>Artículo 6° 7°: Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos. Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan sus vehículos. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos.</p> <p>Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito y la Policía Nacional trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.</p> <p>Parágrafo 2°. Las entidades territoriales estarán facultadas para imponer sanciones administrativas a quienes incumplan las disposiciones establecidas en el Plan de Prevención.</p> <p>Parágrafo 3: Se habilitará un canal de atención exclusivo, administrado por las entidades territoriales, para recibir y gestionar reportes sobre cualquier irregularidad relacionada con el incumplimiento del Plan de Prevención.</p>	<p>Se modifica la numeración del articulado, la redacción y se adicionan dos parágrafos.</p>
<p>CAPÍTULO II Incentivos a la conducción responsable</p>		
<p>Artículo 8°: Incentivo en el impuesto sobre vehículos automotores. Las Entidades Territoriales podrán decretar un descuento hasta del quince por ciento (15%) en el pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, para los propietarios que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.</p>	<p>Artículo 9° 8°: Incentivos adicionales por entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán crear e implementar incentivos adicionales a los establecidos en los artículos anteriores con el objetivo de fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito y fomentar la seguridad vial. Estos incentivos podrán incluir beneficios económicos, descuentos en impuestos vehiculares o cualquier otra medida que estimule un comportamiento responsable por parte de los actores viales.</p>	<p>Modifica numeración del articulado y se modifica la redacción.</p>

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Este descuento será acumulable a los descuentos ya contemplados en cada entidad territorial para incentivar el pago del referido impuesto.</p>	<p><u>Las condiciones, requisitos y modalidades para acceder a estos incentivos serán definidos por cada entidad territorial de acuerdo a las normas de tránsito establecidas. En todo caso, los incentivos ofrecidos por las entidades territoriales sólo podrán beneficiar a titulares de licencias de conducción que no tengan multas impuestas en el año anterior a la implementación de dicho incentivo, incentivo en el impuesto sobre vehículos automotores. Las Entidades Territoriales podrán decretar un descuento hasta del quince por ciento (15%) en el pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, para los propietarios que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.</u> Este descuento será acumulable a los descuentos ya contemplados en cada entidad territorial para incentivar el pago del referido impuesto.</p>	
<p>Artículo 9º: Incentivo en el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT). Tendrán derecho a un descuento del 10% en el costo del valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante un (1) año; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.</p>	<p>Artículo 7º 9º: Incentivo en el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT). Tendrán derecho a un descuento descuento del 10% en el costo del valor de la prima emitida por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones o multas al Código Nacional de Tránsito durante un (1) año; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.</p> <p><u>Parágrafo. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará este incentivo.</u></p>	<p>Se elimina el porcentaje de acuerdo a lo indicado por la jurisprudencia respecto a los topes en el SOAT, se mejora la redacción y se adiciona un parágrafo.</p>
<p>Artículo 10. Incentivo en trámites de la licencia. Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente.</p>	<p>Artículo 8º 10. Incentivo en trámites de la licencia. Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones o multas al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente.</p> <p><u>Parágrafo. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, en coordinación con las entidades territoriales, deberá reglamentar, en un plazo no superior a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará este incentivo.</u></p>	<p>Modifica numeración del articulado y se adiciona un parágrafo .</p>
<p>Artículo 11. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará los incentivos a la conducción responsable contenidos en los artículos 8º, 9º, 10.</p>	<p>Artículo 11. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará los incentivos a la conducción responsable contenidos en los artículos 8º, 9º, 10.</p>	<p>Se elimina.</p>

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>CAPÍTULO III</p> <p>Transporte escolar</p>		
	<p>Artículo nuevo. <u>Requisitos de empresas de transporte escolar. Las empresas de transporte escolar para garantizar un buen funcionamiento del transporte escolar deberán:</u></p> <p><u>1. Realizar a los conductores de transporte escolar prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores.</u></p> <p><u>2. Mantener los vehículos de transporte escolar en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día.</u></p> <p><u>3. Garantizar que el vehículo de transporte escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad.</u></p> <p><u>4. En coordinación con las instituciones educativas, deberán desarrollar e implementar máximo cada seis (6) meses programas, actividades o capacitaciones dirigidas a conductores, estudiantes y demás actores involucrados. Estos programas tendrán como objetivo promover la seguridad vial, la prevención de riesgos en la vía y el fortalecimiento de una cultura de respeto por las normas de tránsito.</u></p> <p><u>5. Llevar a cabo una verificación de antecedentes penales relacionados con delitos sexuales cometidos contra menores, tanto de los conductores de transporte escolar como de las monitoras de rutas escolares, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1918 de 2018 y la Ley 2375 de 2024.</u></p> <p><u>Parágrafo 1°. La Superintendencia de Transporte será la entidad responsable de realizar pedagogía y supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. Asimismo, tendrá la facultad junto con las entidades territoriales de determinar y aplicar las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos.</u></p> <p><u>Parágrafo 2°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá realizar pedagogía y monitoreos periódicos de las disposiciones establecidas en el numeral 4 del presente artículo.</u></p>	<p>Se adiciona un nuevo artículo incluyendo las obligaciones que deberán cumplir las empresas de transporte escolar y de adiciona unos párrafos de acuerdo a lo sugerido por la Superintendencia de transporte.</p>
<p>Artículo 12. <u>Requisitos del conductor de vehículo de transporte escolar.</u> Los conductores de vehículo de transporte escolar deberán cumplir con las particularidades y responsabilidades asociadas al transporte escolar, por lo cual tendrán los siguientes requisitos para ejercer su labor:</p> <p>1. No tener antecedentes penales relacionados con delitos contra la libertad, integridad y formación sexual de persona menor de 18 años. Para ello, se realizará una verificación exhaustiva de sus registros judiciales por parte de las entidades de transporte escolar e instituciones educativas.</p>	<p>Artículo nuevo. <u>Requisitos del conductor de vehículo de transporte escolar.</u> Los conductores de vehículo de transporte escolar deberán cumplir con las particularidades y responsabilidades asociadas al transporte escolar, por lo cual tendrán los siguientes requisitos para ejercer su labor:</p> <p><u>1. Realizarse la prueba psicológica requerida por la empresa de transporte, la cual verificará su idoneidad emocional y mental para desempeñarse en el transporte de estudiantes. La prueba será realizada por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. El contenido de la prueba será definido entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.</u></p>	<p>Se modifica la redacción y se adiciona un párrafo de acuerdo a lo sugerido por la Superintendencia de Transporte.</p>

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>2. Los conductores deberán someterse a una prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores.</p> <p>3. Mantener los vehículos en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día.</p> <p>4. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales.</p> <p>5. Deberá garantizar que el vehículo de ruta escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad.</p>	<p><u>2. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales.</u></p> <p>3. <u>Contar con una licencia de conducción y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigentes del vehículo de transporte escolar.</u></p> <p>4. <u>Participar activamente en los programas, actividades o capacitaciones que desarrollen las empresas de transporte o las instituciones educativas sobre seguridad vial y prevención de riesgos en la vía.</u></p> <p><u>Parágrafo. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte escolar tienen la obligación de verificar y garantizar que los conductores asignados al transporte escolar cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo y deberán implementar mecanismos internos de control y supervisión permanente</u></p>	
<p>Artículo 13 Planes permanentes de priorización de tránsito en la vía. El Ministerio del Transporte en articulación con las entidades competentes en el orden nacional y territorial, determinará el desarrollo de planes permanentes de priorización de tránsito en la vía como carriles exclusivos, horarios específicos, entre otras medidas, para los vehículos que presten servicio de transporte escolar, en las que se reconozca la prelación de los derechos de los niños y niñas, y el cuidado de ellos en la vía.</p>	<p>Artículo 12. Planes permanentes de priorización de tránsito en la vía. El Ministerio del Transporte en articulación con las entidades competentes en el orden nacional y territorial, determinará el desarrollo de planes permanentes de priorización de tránsito en la vía como carriles exclusivos, horarios específicos, entre otras medidas, para los vehículos que presten servicio de transporte escolar, en las que se reconozca la prelación de los derechos de los niños y niñas, y el cuidado de ellos en la vía.</p> <p><u>Parágrafo. Se promoverá el desarrollo de campañas y sensibilización a la ciudadanía sobre la prelación del derecho preferente de los menores.</u></p>	<p>Se modifica numeración y se adiciona un párrafo para que existan campañas a la ciudadanía sobre la prelación de los menores.</p>
<p>Artículo 14. Seguimiento de los planes de movilidad escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales realizarán un seguimiento y evaluación anual a las Instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar y el cual deberá contener como mínimo: zonas seguras alrededor de las instituciones educativas para el ascenso y descenso de los estudiantes, caminos y entornos escolares seguros y educación vial.</p>	<p>Artículo 13. Seguimiento de los planes de movilidad escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales realizarán un seguimiento y evaluación anual a las Instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar y el cual deberá contener como mínimo: zonas seguras alrededor de las instituciones educativas para el ascenso y descenso de los estudiantes, caminos y entornos escolares seguros; <u>medidas de educación vial; compromisos de las instituciones educativas con la promoción de conductas seguras por parte de todos los actores viales que concurren en la cadena de transporte escolar.</u></p>	<p>Se modifica numeración y se modifica la redacción de acuerdo a lo sugerido por la Superintendencia de Transporte.</p>
<p>No aplica</p>	<p><u>Artículo nuevo. Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar. Créese el Sistema Nacional de Información para la supervisión del Transporte Escolar el cual estará diseñado para recaudar, procesar y exhibir información actualizada sobre las condiciones de operación del servicio de transporte escolar en el país.</u></p> <p><u>Este sistema estará compuesto por:</u></p>	<p>Se adiciona un artículo nuevo de acuerdo a lo sugerido por la Superintendencia de Transporte.</p>

Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate Cámara	Justificación de las modificaciones propuestas
	<p>1. Herramientas tecnológicas para el monitoreo en tiempo real de los vehículos y rutas, como sistemas GPS y sensores de seguridad.</p> <p>2. Plataformas digitales para el registro y consulta de datos relacionados con las empresas operadoras, conductores y vehículos habilitados.</p> <p>3. Algoritmos predictivos para la identificación de riesgos potenciales y el análisis de tendencias relacionadas con el vehículo que presta el servicio como de manera general de la operación del servicio.</p> <p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará los parámetros técnicos y operativos del sistema dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2°. La implementación y gestión del sistema estará a cargo del Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades territoriales competentes.</p>	
<p>Artículo 14. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las demás normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 15 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las demás normas que le sean contrarias.</p>	<p>Se modifica numeración del artículo.</p>

1. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, presentamos ponencia POSITIVA CON MODIFICACIONES y, en consecuencia, solicitamos a los integrantes de la Comisión VI de la Cámara de Representantes, dar **primer debate** al **Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara**, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

De los Honorables Congresistas,



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Político MIRA



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Boyacá
Partido Verde Oxígeno

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024
CÁMARA**

por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.

**El Congreso de Colombia
DECRETA:**

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.

CAPÍTULO I

Herramientas para una Seguridad vial efectiva

Artículo 2°. Zonas de siniestralidad. El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización

de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.

Parágrafo 1°. Las entidades territoriales, junto con sus operadores respectivos, deberán garantizar que la señalización de las cámaras de detección se mantenga en condiciones óptimas, procediendo a reparar o reemplazar cualquier daño que se presente.

Artículo 3°. Competencias en seguridad vial. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, promoverá la aplicación integral de los lineamientos de educación en seguridad vial (establecidos en la Ley 1503 de 2011 o la que haga sus veces), a fin de desarrollar las competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Educación en articulación con el ICFES analizará la forma de adelantar la medición de competencias en seguridad vial, a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal.

Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.

Parágrafo 2°. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas

públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.

Artículo 4°. En el marco de la autonomía académica, las Instituciones Educativas podrán dentro de su proyecto educativo institucional el desarrollo de las competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.

Artículo 5°. *Cultura Ciudadana asociada a la Seguridad Vial.* El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, diseñarán dentro de los planes de movilidad, acciones que promuevan cambios culturales en la conducta de los ciudadanos en carreteras y vías, a través de:

1. Campañas de concientización y de cambios de comportamiento sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública.
2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes.
3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales.
4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes.
5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores.

Parágrafo. Con el fin de garantizar el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en este artículo, se implementará un sistema de monitoreo de seguridad vial, el cual estará bajo la supervisión de los organismos de tránsito de cada entidad territorial. Este sistema de monitoreo elaborará informes anuales que serán presentados a la Superintendencia de Transporte, la cual consolidará dicha información para su posterior remisión a las Comisiones Sextas del Congreso de la República. Los informes incluirán estadísticas actualizadas, evaluaciones de impacto y recomendaciones orientadas a mejorar la seguridad vial en las respectivas jurisdicciones.

Artículo 6°. *Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos.* Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan sus vehículos. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos.

Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito y la Policía Nacional trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan

de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.

Parágrafo 2°. Las entidades territoriales estarán facultadas para imponer sanciones administrativas a quienes incumplan las disposiciones establecidas en el Plan de Prevención.

Parágrafo 3°. Se habilitará un canal de atención exclusivo, administrado por las entidades territoriales, para recibir y gestionar reportes sobre cualquier irregularidad relacionada con el incumplimiento del Plan de Prevención.

CAPÍTULO II

Incentivos a la conducción responsable

Artículo 7°. *Incentivo en el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT).* Tendrán derecho a un descuento en el costo del valor de la prima emitida por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones o multas al Código Nacional de Tránsito durante un (1) año; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.

Parágrafo. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará este incentivo.

Artículo 8°. *Incentivo en trámites de la licencia.* Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente.

Parágrafo. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, en coordinación con las entidades territoriales, deberá reglamentar, en un plazo no superior a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará este incentivo.

Artículo 9°. *Incentivos adicionales por entidades territoriales.* Las entidades territoriales podrán crear e implementar incentivos adicionales a los establecidos en los artículos anteriores con el objetivo de fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito y fomentar la seguridad vial. Estos incentivos podrán incluir beneficios económicos, descuentos en impuestos vehiculares o cualquier otra medida que estimule un comportamiento responsable por parte de los actores viales.

Las condiciones, requisitos y modalidades para acceder a estos incentivos serán definidos por cada entidad territorial de acuerdo a las normas de tránsito establecidas. En todo caso, los incentivos ofrecidos por las entidades territoriales sólo podrán beneficiar a titulares de licencias de conducción que no tengan multas impuestas en el año anterior a la implementación de dicho incentivo.

CAPÍTULO III

Transporte escolar

Artículo 10. Requisitos de empresas de transporte escolar. Las empresas de transporte escolar para garantizar un buen funcionamiento del transporte escolar deberán:

1. Realizar a los conductores de transporte escolar prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores.
2. Mantener los vehículos de transporte escolar en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día.
3. Garantizar que el vehículo de transporte escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad.
4. En coordinación con las instituciones educativas, deberán desarrollar e implementar máximo cada seis (6) meses programas, actividades o capacitaciones dirigidas a conductores, estudiantes y demás actores involucrados. Estos programas tendrán como objetivo promover la seguridad vial, la prevención de riesgos en la vía y el fortalecimiento de una cultura de respeto por las normas de tránsito.
5. Llevar a cabo una verificación de antecedentes penales relacionados con delitos sexuales cometidos contra menores, tanto de los conductores de transporte escolar como de las monitoras de rutas escolares, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1918 de 2018 y la ley 2375 de 2024.

Parágrafo 1º. La Superintendencia de Transporte será la entidad responsable de realizar pedagogía y supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. Asimismo, tendrá la facultad junto con las entidades territoriales de determinar y aplicar las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos.

Parágrafo 2º. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá realizar pedagogía y monitoreos periódicos de las disposiciones establecidas en el numeral 4 del presente artículo.

Artículo 11. Requisitos del conductor de vehículo de transporte escolar. Los conductores de vehículo de transporte escolar deberán cumplir con las particularidades y responsabilidades asociadas al transporte escolar, por lo cual tendrán los siguientes requisitos para ejercer su labor:

1. Realizarse la prueba psicológica requerida por la empresa de transporte, la cual verificará su idoneidad emocional y mental para desempeñarse en el transporte de estudiantes. La prueba será realizada por

una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. El contenido de la prueba será definido entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.

2. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales.
3. Contar con una licencia de conducción y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigentes del vehículo de transporte escolar.
4. Participar activamente en los programas, actividades o capacitaciones que desarrollen las empresas de transporte o las instituciones educativas sobre seguridad vial y prevención de riesgos en la vía.

Parágrafo. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte escolar tienen la obligación de verificar y garantizar que los conductores asignados al transporte escolar cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo y deberán implementar mecanismos internos de control y supervisión permanente.

Artículo 12. Planes permanentes de priorización de tránsito en la vía. El Ministerio del Transporte en articulación con las entidades competentes en el orden nacional y territorial, determinará el desarrollo de planes permanentes de priorización de tránsito en la vía como carriles exclusivos, horarios específicos, entre otras medidas, para los vehículos que presten servicio de transporte escolar, en las que se reconozca la prelación de los derechos de los niños y niñas, y el cuidado de ellos en la vía.

Parágrafo. Se promoverá el desarrollo de campañas y sensibilización a la ciudadanía sobre la prelación del derecho preferente de los menores.

Artículo 13. Seguimiento de los planes de movilidad escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales realizarán un seguimiento y evaluación anual a las Instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar y el cual deberá contener como mínimo: zonas seguras alrededor de las instituciones educativas para el ascenso y descenso de los estudiantes, caminos y entornos escolares seguros; medidas de educación vial; compromisos de las instituciones educativas con la promoción de conductas seguras por parte de todos los actores viales que concurren en la cadena de transporte escolar.

Artículo 14. Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar. Créese el Sistema Nacional de Información para

la supervisión del Transporte Escolar el cual estará diseñado para recaudar, procesar y exhibir información actualizada sobre las condiciones de operación del servicio de transporte escolar en el país.

Este sistema estará compuesto por:

1. Herramientas tecnológicas para el monitoreo en tiempo real de los vehículos y rutas, como sistemas GPS y sensores de seguridad.

2. Plataformas digitales para el registro y consulta de datos relacionados con las empresas operadoras, conductores y vehículos habilitados.

3. Algoritmos predictivos para la identificación de riesgos potenciales y el análisis de tendencias relacionadas con el vehículo que presta el servicio como de manera general de la operación del servicio.

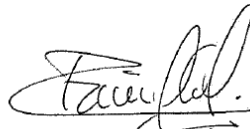
Parágrafo 1º. El Gobierno nacional reglamentará los parámetros técnicos y operativos del sistema dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

Parágrafo 2º. La implementación y gestión del sistema estará a cargo del Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades territoriales competentes.

Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las demás normas que le sean contrarias.



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Boyacá
Partido Político MIRA



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Verde Oxígeno

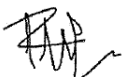
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 136 de 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES VIALES Y LA SEGURIDAD VIAL"

Dicha ponencia fue firmada por por la Honorable Representante IRMA LUZ HERRERA RODRIGUEZ (COORDINADORA PONENTE) Y DANIEL CARVALHO MEJÍA

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 867/24 del 2 de diciembre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 283 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación la Gran Parada del Sur del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.

Bogotá, D. C., 2 de diciembre de 2024.

Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

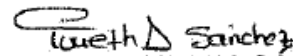
Ciudad.

Asunto: Informe de Ponencia Primer Debate al Proyecto de Ley número 283 de 2024 Cámara.

Respetado Presidente:

En los términos de los artículos 150 y 153 de la Ley 5ª de 1992, y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, me permito presentar **informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 283 de 2024 Cámara, por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación la Gran Parada del Sur del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico**, con el fin de iniciar con el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la ley.

Cordialmente,



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ

Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY 283 DE 2024 CÁMARA

1. OBJETO

La presente ley tiene como objeto reconocer como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación La Gran Parada del Sur del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.

2. ANTECEDENTES

El Municipio de Manatí está localizado al suroccidente del departamento del Atlántico sobre la margen derecha del Canal del Dique y el Embalse del Guájaro, un municipio con toda la identidad caribeña y autóctono de sus costumbres culturales que enmarcan el patrimonio ancestral atlanticense.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La Gran Parada del Sur en su primera versión se realizó, el pasado 12 de febrero del año 2024, en el municipio de Manatí, Atlántico, como iniciativa de la alcaldesa actual Yaneris Acuña para recuperar un

evento que en el pasado fue parte del patrimonio cultural del municipio, y que por falta de apoyo perdió su importancia.

La Gran Parada del Sur es uno de los eventos más emblemáticos del municipio de Manatí y de la región caribe. Este desfile, que se celebra tradicionalmente en el marco del Carnaval, es una expresión cultural llena de color, música y tradición. Reúne comparsas, danzas folclóricas y disfraces representativos de la región, destacándose por su autenticidad y riqueza cultural.

Características principales:

- a) Danzas tradicionales: En la Gran Parada del Sur participan danzas como el mapalé, la cumbia, los garabatos y los sones negros, que reflejan la mezcla de raíces africanas, indígenas y europeas de la región Caribe.
- b) Comparsas y disfraces: Las comparsas suelen representar elementos de la vida cotidiana, personajes míticos y temas actuales, todo con un toque festivo. Los disfraces son elaborados y llenos de creatividad, destacando la habilidad artesanal de los habitantes.
- c) Música en vivo: La música tradicional, como la cumbia y el vallenato, es interpretada por bandas locales, generando un ambiente alegre que invita a bailar y disfrutar.
- d) Identidad del sur del Atlántico: Este evento es un orgullo para los habitantes del sur del departamento, quienes ven en la Gran Parada una oportunidad para mostrar su patrimonio cultural al resto del país.

Además, la Gran Parada del Sur no solo es un evento de entretenimiento, en estas manifestaciones culturales se recopilan danzas y bailes ancestrales, que son originarios del municipio y de las zonas aledañas, al igual diversos instrumentos, máscaras y disfraces que durante muchos años nos han acompañado como tradición de nuestros pueblos caribeños enseñando a través de estos testimonios artísticos la riqueza en flora y fauna que nos rodea.

La financiación del evento estuvo a cargo de alcaldía municipal por un esfuerzo sin precedentes que le apunta a salvaguardar la cultura del territorio. Este evento permitió que los empleos informales, movieran la economía del municipio debido a los diferentes negocios que los pobladores gestionaron.

4. FUNDAMENTOS NORMATIVOS

Conforme al artículo 8° de la Constitución Política, es deber del Estado proteger las riquezas culturales y naturales de la nación.

En el artículo 70 Constitucional se establece que el Estado tiene la responsabilidad de garantizar el acceso equitativo a la cultura, promoviendo la diversidad cultural y fortaleciendo la identidad nacional a través de la educación y el desarrollo cultural y científico.

El artículo 71 señala que dentro de los planes de desarrollo económico y social se incluirá el fomento de las ciencias y la cultura, por medio de incentivos

creados por el gobierno a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Mediante el artículo 72, el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado y se dispuso que el patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles.

Además, el artículo 150 de la norma Superior señala que el Congreso tiene la competencia exclusiva para legislar. A través de esta facultad, el Congreso ejerce las siguientes funciones: Interpretar, reformar y derogar las leyes.

De igual manera, el artículo 154 dispone que las leyes pueden originarse en cualquiera de las Cámaras, a solicitud de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades mencionadas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

Ley 397 de 1997. Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.

Ley 1185 de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones.

5. COMPETENCIA DEL CONGRESO

5.1 Constitucional

El Estatuto Superior faculta al Congreso de la República para la expedición de Leyes como la que se pretende tramitar por medio de esta iniciativa legislativa a través de los siguientes artículos:

“Artículo 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes”.

“Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
3. Aprobar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias”.

5.2 Legal

LEY 5ª DE 1992. Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes.

“Artículo 6º. Clases de funciones del Congreso. El Congreso de la República cumple:

(...)

2. *Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación”.*

“Artículo 139. Presentación de proyectos. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarios”.

“Artículo 140. Iniciativa legislativa. Pueden presentar proyectos de ley:

1. *Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas”.*

LEY 3ª DE 1992. Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2º. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

(...)

Comisión Sexta.

*Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, **conocerá de:** comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y **prestación de los servicios públicos;** medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y **transporte;** turismo y desarrollo turístico; educación y cultura. (Negrilla por fuera de texto).*

(...).

6. IMPACTO FISCAL

En relación con las disposiciones legales del artículo 7º de la Ley 819 de 2003, sobre el análisis de impacto fiscal de las normas, se establece la obligación de hacerlo explícito en todo momento que “...ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios...”; así mismo, el deber de compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y de ser incluido “*expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo*”.

Conforme a lo anterior, las propuestas incluidas en esta iniciativa legislativa no encajan dentro de los preceptos de ordenación de gasto o de otorgamiento de beneficios tributarios dispuestos en el inciso 2º del artículo 7º de la Ley 819 de 2003; razón por la cual no se incluyen costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

Así las cosas, si bien esta iniciativa legislativa no ordena gasto ni otorga tales beneficios, sí podría generar un impacto fiscal frente al recaudo de recursos públicos provenientes del trámite de renovación de las licencias de conducción. En tal sentido, en concordancia con lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público podrá emitir concepto frente a esta iniciativa y que tal como reza la Ley en mención, podrá darse en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República.

No obstante, cabe resaltar que frente al análisis de impacto fiscal de las normas la Corte Constitucional ha proferido pronunciamientos sobre la materia, y en el caso de la Sentencia C-866 de 2010 sostuvo una serie de subreglas que se relacionan a continuación:

“... es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7º de la Ley 819 de 2003:

- i) *las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica; el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.*

Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto’; (Negrita y subrayado por fuera de texto).

- ii) *En caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omite conceptualizar sobre la viabilidad económica del proyecto, no lo vicia de inconstitucionalidad puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el legislador ejerza su función legislativa, lo cual ‘se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático’; y el informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición; sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Solo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica”.*

Con fundamento a este pronunciamiento de la Corte, posterior a la radicación de este proyecto de Ley, se solicitará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, emitir concepto frente a esta iniciativa y considerando que, si bien, el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 establece un deber al Congreso, la Corte ha enfatizado que corresponde principalmente a la cartera de Hacienda y Crédito Público, considerando que cuenta con la información, la experticia en materia económica y funcionarios capacitados para ello.

Así mismo, otro precedente jurisprudencial constitucional proferido por la Corte en Sentencia C-490 de 2011 sostiene que:

*“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, **no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo;** y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público”.*

En tal sentido, debe reiterarse que no contar con un análisis de impacto fiscal frente a la iniciativa no puede constituirse en óbice para que este proyecto de ley curse trámite constitucional y legal y mucho menos, para que el Congreso de Colombia ejerza su función legislativa pues ello se convertiría en una vulneración al principio de separación de poderes del poder público máxime cuando la Corte Constitucional en Sentencia C-315 de 2008 ha señalado que: *“... los primeros tres incisos del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda...”*. (Negrita por fuera de texto).

Es decir, *“...el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda...”*.

En tal sentido, se pone a consideración del Congreso de la República de Colombia esta iniciativa legislativa y se solicita dar inicio a su trámite sin desconocer que, en cualquier momento del procedimiento legislativo el Ministerio de

Hacienda y Crédito Público podrá emitir concepto frente al proyecto de Ley.

7. CONFLICTOS DE INTERÉS

En virtud de las disposiciones normativas del artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, *“Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992”*, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir *“... las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación...”* de esta iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que reza lo siguiente:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

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

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

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

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

Al respecto, cabe recordar que la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

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

Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley **NO** genera conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales

y directos a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, conforme a lo dispuesto en la ley, en razón a que se trata de una norma de carácter general, impersonal o abstracto que tendría efectos jurídicos para cualquier persona del territorio nacional y que, como ya mencionó anteriormente, no materializa una situación concreta que pueda enmarcar un beneficio particular, actual o directo para los congresistas.

No obstante; es menester señalar que, la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, de conformidad con las disposiciones del artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

8. PROPOSICIÓN

De acuerdo a los anteriores argumentos que motivan la presente ponencia de proyecto de ley, se le solicita muy comedidamente a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia darle trámite positivo en primer debate al **Proyecto de Ley número 283 de 2024 Cámara**, por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación la Gran Parada del Sur del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.


YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

1. <https://www.manati-atlantico.gov.co/transparencia>

2. <https://www.uninorte.edu.co/web/uninorte-social/sobre-manat%C3%AD>

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 283 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación La Gran Parada del Sur del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.

El Congreso de la República de Colombia DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene como objeto reconocer como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación LA GRAN PARADA DEL SUR del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.

Artículo 2º. El Congreso de la República y el Gobierno nacional rendirán honores en el Capitolio

Nacional, al municipio de Manatí del departamento de Atlántico para reconocer y exaltar su aporte Cultural al departamento, región y al país por la realización de la Gran Parada del Sur. Para tal fin, la Secretaría de la Corporación remitirá en nota de estilo copia de la presente ley a la Alcaldía Municipal de Manatí y la Gobernación del Atlántico.

Artículo 3º. Facúltese al Gobierno nacional por medio del Ministerio de Cultura, los artes y los saberes, para que incluya en la Lista Representativa De Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional la GRAN PARADA DEL SUR y así mismo desarrolle y adopte el Plan Especial de Salvaguarda (PES) correspondiente.

Artículo 4º. Autorícese al Gobierno nacional incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación, las apropiaciones necesarias que permitan la realización anual de LA GRAN PARADA DEL SUR del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.

Artículo 5º. Vigencia y derogatorias. La presente ley entra en vigor en el momento de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las leyes y demás disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 283 de 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN LA GRAN PARADA DEL SUR DEL MUNICIPIO DE MANATÍ EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO"

Dicha ponencia fue firmada por por la Honorable Representante YULIETH ANDREA SÁNCHEZ CARREÑO

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 866/24 del 2 de diciembre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

C O N T E N I D O

Gaceta número 2144 - Jueves, 5 de diciembre de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en Cámara de Representantes texto propuesto al Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.	1
Informe de ponencia positiva para primer debate del texto propuesto Proyecto de Ley número 283 de 2024 Cámara, por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación la Gran Parada del Sur del municipio de Manatí en el departamento del Atlántico.....	20